

21世纪全国高等院校物流专业创新型应用人才培养规划教材

国际海上运输

主 编 张良卫



LOGISTICS

☑以国际海上运输的方针政策为指导
☑密切关注国际海上运输的发展前沿
☑紧密结合海运物流实践探索与理论研究
☑着力培养具有专业知识与技能的人才





21世纪全国高等院校物流专业创新型应用人才培养规划教材

国际海上运输

主　编　张良卫
副主编　王学锋



内容简介

本书以我国国际海上运输的方针政策为指导，以货主与海运承运人为主体，以他们的经济法律关系为主线，全面系统地介绍了国际海上运输的基础知识、基础理论和基本方法，特别是《海牙规则》、我国的《海商法》等有关国际海运的法律法规及知识运用。

本书分为12章，内容包括国际海运概述、班轮运输、班轮提单及业务、租船运输业务、租船运输合同、集装箱运输、国际多式联运、国际船舶代理业务、无船承运人业务、国际海运价格、国际海运保险和货损事故处理。通过本书的学习，学生能够掌握国际海运物流的基础知识、基础理论、基本方法与技能，熟悉国际货物海运业务，能够从事国际海运物流的业务及管理工作。

本书既可作为物流、贸易、经济和交通运输工程、信息技术类专业学生的教材，也可作为各类企业培训中高层管理人员学习远洋运输业务知识的培训用书。

图书在版编目(CIP)数据

国际海上运输/张良卫主编．—北京：北京大学出版社，2014.1
(21世纪全国高等院校物流专业创新型应用人才培养规划教材)
ISBN 978-7-301-23486-0

Ⅰ.①国…　Ⅱ.①张…　Ⅲ.①国际运输—海上运输—货物运输—高等学校—教材　Ⅳ.①F551.4

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第273387号

书　　名：国际海上运输
著作责任者：张良卫　主　编
策 划 编 辑：李　虎　刘　丽
责 任 编 辑：刘　丽
标 准 书 号：ISBN 978-7-301-23486-0/U·0100
出 版 发 行：北京大学出版社
地　　址：北京市海淀区成府路205号　100871
网　　址：http://www.pup.cn　新浪官方微博：@北京大学出版社
电 子 信 箱：pup_6@163.com
电　　话：邮购部62752015　发行部62750672　编辑部62750667　出版部62754962
印　刷　者：
经　销　者：新华书店
787毫米×1092毫米　16开本　22.75印张　525千字
2014年1月第1版　2014年1月第1次印刷
定　　价：45.00元

作者简介

张良卫，男，西南财经大学博士生，广东外语外贸大学教授，国际物流与运输研究中心主任，广外-林安国际物流研究院院长，企业管理（物流与供应链管理方向）硕士生导师，兼任教育部物流类专业教学指导委员会委员、中国物流学会常务理事、中国管理科学研究院高级研究员、中国物流学会特约研究员、广东省政府实施珠三角规划纲要专家库成员、广东省现代物流研究院特聘专家、广东省高校物流专业协作组秘书长、广东省物流供应链协会顾问、广州市物流与供应链协会专家组成员等。在《经济学动态》等十多种国内外公开刊物上发表论文 90 多篇，主持出版了《全球供应链管理》《供应链管理教程》《国际海运》《物流战略与规划》《物流保险》《国际物流》《国际物流实务》《区域物流学——发展与管理》及《物流管理新论》《国际贸易实务》《国际贸易》等著作或教材。研究领域：物流与供应链管理、应用经济学。主要研究兴趣和方向：国际物流、国际贸易、供应链管理、区域物流学、国际采购、企业社会资本管理等。主持完成多项省（部）级以上和企业横向课题或项目。主要讲授国际贸易实务、国际海运、国际货运代理、国际物流、国际运输与保险、国际贸易等课程。

E-mail：lwzyf@gdufs. edu. cn

前　　言

随着现代物流在我国的蓬勃兴起和发展，我国各级政府对发展现代物流都有了全新的认识和作为，相继出台了一系列的物流大政方针和政策措施，制定了一系列的现代物流发展规划和专项规划，我国的海运物流获得了空前迅速的发展。随着“十八大”的胜利召开，全面建成小康社会新的历史机遇和发展前途，使我国现代物流的发展展现了前所未有的美好前景，我国海运物流的发展也有了更大的空间和新的历史任务。但与此同时，我国海运物流理论的发展同我国海运物流的实践还有相当的距离。我国物流产、学、研及政府有关部门各方面都有义务，尤其是我们物流理论界更有义务在总结我国海运物流实践的基础上加快发展我国的海运物流理论。

国际海运物流理论方面的专门著述虽有一些，但把海运物流实践探索与海运物流理论研究很好地结合起来，对现代海运物流实践和理论学习具有较好指导意义的专门著述仍然很少见。有鉴于此，物流业界一些同仁长期以来一直在共同商讨并着力完成一本国际海上运输的理论与实践结合比较好的著述，以满足物流国际化迅速发展的实际需要。

本书是由广东外语外贸大学、上海海事大学、华南理工大学、中南大学、广外-林安国际物流研究院、广州（番禺）华圣物流园国际物流与运输研究中心等高校教师和研究人员共同协作完成的国际海运物流的专门著述。每章都配有本章要点、引例、本章小结、思考题和案例分析，书后附有《海牙规则》和参考文献。

2012 年，国家教育部在新颁布的本科专业目录中已将物流管理与工程专业列为一级学科，包括物流管理、物流工程和采购管理三个本科专业。国际物流专业方向是许多高校开设物流管理专业选择的最重要的专业方向之一，其中国际海上运输又是国际物流专业方向中最重要的专业课程之一，但现在适于国际海上运输课程教学的教材长期以来都比较缺乏。如何把该教材写好，使之能够适应高校国际物流专业方向的教学要求，编者在该书的结构、观点、行文上特别注意从培养具有国际海运专业知识与技能的国际物流专业人才的视角和需要去编写，这也是该书最重要的特点。

在教学具体安排上，无论对授课课时分布，还是教学内容和重点的安排，教师都可以因时因地加以适当取舍，做到突出重点，实现教学目的。

本书由广东外语外贸大学张良卫策划、提出写作大纲，并担任主编，由王学锋担任副主编。大纲确定后，各章撰写执笔为：张良卫撰写第 1、2、11 章，黎钰婷、殷明撰写第 3 章，王学锋、黎钰婷撰写第 4 章，张良卫、朱芹撰写第 5 章，熊伟文、张锦华、黄杼孜撰写第 6 章，罗荣武撰写第 7 章，张良卫、林国平撰写第 8 章，马征宇、汪爱娇撰写第 9 章，张良卫、马征宇撰写第 10 章，王术峰、余栋樑、马征宇撰写第 12 章。马征宇、黎钰婷负责收集附录、选撰案例及整理资料，张瑛负责书稿电子版的整理和编排。在初稿完成后，编者进行了进一步的讨论修改，全书最后由张良卫修改和审定。

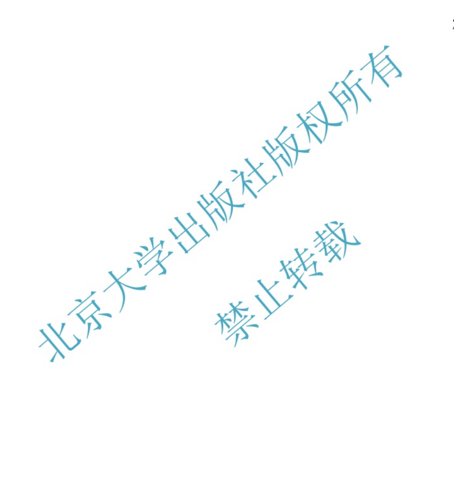
本书的出版得到北京大学出版社的大力支持，并得到广东外语外贸大学“十二五”规划教材的资助，以及广州（番禺）华圣物流园和广外-林安国际物流研究院的大力支持，在此一并致谢。

编者在编写本书的过程中参考了不少同行出版的著作、教材、论文及网上的最新资料，由于来源较广，除列出主要参考文献外，其他恕不一一列出，敬请见谅。

由于时间和编者的水平有限，书中不足之处在所难免，恳请广大读者批评指正，以便再版时加以修订。

编　　者

2013 年 9 月 16 日



目　录



第1章　国际海运概述

【本章要点】

本章主要介绍运输的概念、特点和要素组合，国际海运的含义、特点和地位，国际海运种类和业务，国际海运中的中外主要港口、主要航线、各种船舶、货物等各种运输要素，班轮运输、租船运输等国际海运的营运方式，海运国际组织与机构，以及国际海运的发展和沿革。

引例

自从人类有了生产和交换，作为流通环节的运输业便应运而生了，如我国古代的丝绸之路、郑和下西洋等。2005年是郑和下西洋600周年，他在1405—1433年这28年间，先后七次远渡重洋，所到之处遍及亚非等30多个国家和地区。其航行规模和难度之大、航海技术之先进、组织之严密，都是同时代其他远洋活动所无法比拟的。我们的先祖们在海上航行方面曾经远远地走在世界的前列，为我辈永远之楷模。随着科技的进步和社会经济的发展，现代海上运输业日趋完善并在国际贸易中发挥着愈加重要的作用，我国海上运输业在21世纪也有了迅速的发展。

问题：

1. 如何理解运输业是社会分工不段深化的结果？它有什么性质和特点？
2. 如何看待国际贸易发展与国际运输业的相互作用和关系？

1.1 运输的概念、特点和要素组合

1.1.1 运输的概念

何谓运输(transportation)，简而言之，运输就是人和物的载运和输送。

运输是人类社会不可缺少的劳动活动，它是独立的特殊的物质生产活动。运输使商品发生位移，改变了商品使用价值的空间位置，从而使商品的交换价值增大，使商品得到价值的增值。它既包括运输劳动的价值追加，同时也包括运输工具的价值转移，从而使商品的价值增大。

运输的性质具有二重性，包括价值和使用价值两方面。其价值的表现形式是商品的价格得到提高；其使用价值的表现形式是商品在空间发生位移，商品经过位移从一个地方移到了另一个地方，这就是运输的性质。

1.1.2 运输的特点

运输业的生产是物质的生产，它是生产过程在流通领域内的继续，运输业也由此成为一个独立的、特殊的物质生产部门，其自身具有以下特点。

运输业是经济社会的命脉。自从人类社会中有了生产和产品交换，作为流通环节的运输业便产生了，并随着科学技术的进步和社会经济的发展，运输业也日臻完善并且在国民经济中发挥着极为重要的作用。

从运输生产的性质上看，运输业从事的也是一种物质生产活动，而且是一种特殊的物质生产活动。只不过，运输业的生产不同于其他部门的生产，运输业的产品不是有形的物质产品，而是一种特殊的劳动产品，它是无形的，是追加到商品中的“位移”，也就是说，运输业不直接生产出任何有形的制成品或半制成品等物质产品，而是提供运输劳务，使物质产品产生了位置移动，形成了新的使用价值，从而增加了物质产品的价值。运输业生产创造的价值，包括活劳动的价值追加，以及物化劳动的价值转移。

从运输生产的过程看，运输业也不同于一般的物质生产部门。它不像一般物质生产部

门那样，由所耗用的原料构成物质产品的形体，流动资金所占比重较低，而它的产品即运输对象的位移，是随着运输生产过程的完成而实现的，从而形成位移所具有的使用价值，这种位移的使用价值随产品的存在而依附于产品本身。但因为运输所生产的“位移”产品不是有形的产品，而是一种依附于所运输货物或人本身的无形产品，所以“位移”这种产品本身并不会增大产品的库存。

运输业生产的特殊性，使它在各国经济的发展中有着极其重要的地位。世界各国都十分重视运输业及其发展和研究。如果没有运输生产，在各国内部和整个世界范围资源的利用和供销活动就无法开展，社会生产力也就得不到应有的发展。历史证明，运输业的形成和发展有力地推动了社会生产力的发展。反过来，随着社会生产力的发展和生产社会化程度的提高，又对运输业提出了更高的要求，进一步促进了运输业的发展。历史的经验告诉我们，要进一步提高社会生产效率和发展社会生产力，运输业生产必须与其他部门的生产活动相协调。

运输业还是资金密集型产业，投资大而且建设周期长。所以，在国民经济中，运输业的发展，要“先行”于其他物资生产部门；在设施能力的安排上，要适当掌握运输能力的供给略大于运输的需求，这样才能使运输业处于比较有利的地位，为国民经济的发展提供保障。

掌握运输的这些特点，对于充分认识运输业的地位和作用，统筹规划运输设施建设，合理选择和使用运输工具，改善运输经营与管理都具有重要的意义。

1.1.3 运输的要素组合

运输的要素是指进行运输组合的基本构成部分。要实现有效的合理运输，必须对运输要素进行有效的组合，合理选择运输的各种要素进行组合，以实现运输的预期目标。现代运输的基本要素包括以下五项内容。

1. 动力

动力(motive power)是运输的第一要素。动力在人类历史的发展过程中，经历了自然动力和人工动力的漫长发展历程。自然动力包括人力、畜力、风力和水力；人工动力包括蒸汽动力、内燃机动力、电力动力和核动力。

2. 运输工具

运输工具(vehicle)主要包括人力车、牛车、马车、木筏、帆船、自行车、摩托车、拖拉机、汽车、火车、飞机和船舶等。运输工具是运输中的承载性要素，它的功能和承载能力决定于与之相配套的动力。

3. 运输通道

运输通道(way/passage way)主要包括陆路通道、水路通道和空运通道。其中，陆路通道包括公路、铁路和管道；水路通道包括内河航道、海洋航道；空运通道包括国内航线、国际航线。

不同的运输工具对运输通道有不同的要求。不同的运输通道只能够通过相应的运输工具。不同的运输通道还有着不同的运输风险和不同的运输成本。所以，运输必须选择合适的运输通道，保障运输的服务水平，尽可能地降低运输风险和运输成本。

4. 通信

通信(communication/telecommunication)是运输的重要要素，对运输有重要的影响。古代战争中人们使用烽火来传递信号通知后方送粮或通知敌情，古代海上航行中使用旗手摇动旗帜来传递信号和命令。现代通信与现代运输具有了更密切的联系。现代通信包括有线电话、无线电通信、电报、传真和互联网电子邮件通信。

5. 运输对象

运输对象(subjects/objects)也是运输组合的重要要素。不同的运输对象需要与不同的运输要素进行组合。例如，蔬菜水果的运输必须要有能够保鲜的运输工具进行运输，大批量原油的海洋运输需要用油轮来运输，特殊货物的运输需要特殊的运输工具，如大量沥青的运输，需要由运输沥青的特种船舶来运输等。

每次运输活动和过程都是各种运输要素组合的结果。运输管理的目的就是要实现各种运输要素的合理组合。

1.2 国际海运的含义、特点和地位

1.2.1 国际海运的含义

运输按运输通道的不同，可以分为水上运输、陆上运输、航空运输和管道运输等。其中，水上运输可分为国际海洋运输(也称为国际海上运输，简称国际海运)和内河运输。而在国际海运中，根据其活动范围，又有远洋运输和沿海运输之分。陆上运输可分为铁路运输、公路运输和管道运输。从严格的意义上说，上述区分是按照运输通道进行的区分，但过去许多教材都把上述区分看作按照运输工具的不同所做的区分，这样进行的区分从严格的意义上应该说是不严谨的，这种区分把运输的组合要素混淆了，没有区分运输通道和运输工具的不同，它们虽然相互关联，但毕竟有区别。

国际海运(international ocean shipping)是水上运输的构成部分，也是运输的一部分。从狭义的角度来看，它是指以船舶为运输工具，以海洋为运输通道，从事有关跨越海洋运送(carry)货物和旅客的运输经营活动，或者说它是以船舶为工具，从事本国港口与外国港口之间或者完全从事外国港口之间的货物和旅客的运输，即国与国之间的海洋运输。换句话说，国际海运是船舶经营人(operator)以船舶为运输工具，以海洋为通道，从事国与国之间货物和旅客的运输并收取运费的经营行为。由于国与国之间的海洋运输有时并不一定需要跨越海洋进行长距离的海上航行才能实现，而只需沿海航行即可实现。所以，国际海运还包括部分沿海运输。不过，需要跨越海洋，进行长距离海上航行则是国际海运的主要部分。

从广义的角度来看，国际海运所包括的范围要广泛得多，它还包括那些为完成国际海运所从事的各种辅助业务或服务工作。例如，对所承运的货物进行装卸、理货、代理(agency)等业务都属于国际海运的范围。

1.2.2 国际海运的特点

国际海运主要从事国际运输，通常都要远涉重洋，不但活动范围广阔，航行距离长，

运输风险大，而且其活动要受有关国家法令、规章或国际公约的约束，经营也要受国际航运市场的影响，从而使国际海运有其明显的特点，主要包括以下几点。

1. 政策性强

国际海运是国际性经济活动，涉及国家间的经济利益和政治利益，其活动当然要受到有关国家的法令、法规或国际公约的约束，政策性比较强，法律的约束性比较规范。

2. 运输线长、涉及面广、环节多、情况复杂

国际间的运输通常都要远涉重洋，航行距离长，涉及面非常广泛，涉及的环节很多，情况自然比较复杂，而且环境多变，对人的环境适应性要求比较高。

3. 遭遇海上危险的可能性大

由于国际海运船舶经常是长时间远离海岸在海洋上航行，而且海洋环境复杂，气象多变，随时都可能遇上狂风巨浪、暴雨、雪、雷电、海啸、浮冰等人力不可抗御的海洋自然灾害的袭击，因而使海运船舶在从事运输的过程中遭遇海上危险的机会大大增加。

4. 发生海上危险造成的损失巨大

国际海运船舶一旦遭遇海上危险后，给船舶和货物所造成的损失往往是十分巨大和惊人的。这是因为一艘远洋运输船舶的规模之大，一次载运货物数量之多，是任何其他运输工具都无法比拟的。特别是那些大型船舶，一旦造成损失，其损失数额都十分巨大。而且当遭遇危险时得到外来力量援救的及时性差，或者根本无法得到援救而使已经遭遇的危险和损失进一步扩大。如果油船遭遇事故，除了油船本身及所载的原油损失外，还会因原油洒入海洋而造成海洋环境的污染，其后果和损失惊人，尤以那些超级大型油船发生事故后更甚。

5. 为适应海上危险形成了一些特殊的海运制度规范

面对海上危险的客观存在，人们在长期的国际海运实践中，通过广泛总结已发生的航海事故，为分散风险，防止和减少海上事故的发生，为在发生事故和损失时能得到一定的经济补偿，为促进海洋运输事业的发展，而逐渐形成、发展起来并沿袭至今，同时被普遍接受的一些适应海上危险的比较特殊的制度。这些制度包括共同海损制度、海上保险制度、海上救助制度、承运人责任限制制度和船舶所有人(the owners)责任限制制度等。

6. 对国际海运市场的依存性

一国的海运船舶主要是承担本国进出口货物的运输。但是，由于进出口货运量的不平衡，运输季节的不平衡，产、销地区的不平衡等，会使船舶的运力不能得到充分的利用。因此，一国的海运船舶，除承担本国进出口货物的运输外，为了更充分地利用船舶的运力，以取得更好的营运经济效益，就需要使自己的船队进入国际航运市场，承揽其他国家的货载，积极开展第三国的运输。

但是，国际航运市场(特别是不定期船市场)中汇集着许多国家的船舶经营人，他们之间为争揽货载而展开激烈的竞争。在这个市场上，对运力的供给与需求的平衡关系，左右着运价或租价水平的变动，任何个别的船舶经营人都不能对市场的运价或租价水平的变动产生很大的影响。相反，个别的船舶经营人的经营活动却不能不适应这个市场行情的变化。这就需要经常地对国际航运市场进行系统的调查研究，了解各个航线上船舶的就航情

况及其变化趋势，以及国际政治经济形势的变动情况。在这个基础上，通过对市场变化的分析和预测，掌握和运用市场的变化规律，确定自己的经营方针和对策，合理经营，不断改进和革新技术，改善运输组织工作，努力降低运输成本，提高运输服务质量，提高自身的竞争力。

7. 海运主要货运单证具有国际通用性

海洋运输的货运单证繁多，作用各异。虽然各个国家、港口或船公司所使用的货运单证并不完全一致，但因为国际海运船舶航行于不同国家的港口之间，作为划分各方责任和业务联系主要依据的货运单证，当然要能适用于不同国家和港口的各个有关方面。在货运单证的内容和编制方法上，不但要符合本国法令的规定和业务需要，而且也必须适应国际公约或有关国家的法令或习惯要求，使之能为各关系方所承认和接受。所以，就一些主要的货运单证而言，在名称、作用和记载的内容上常常是大同小异，或是完全一致，可以在国际间通用。

8. 适用法规的国际统一性

海洋运输是国际间的运输，在运输中常会发生各种事故或争议。这些问题的发生又不一定是在本国的水域范围之内，纠纷或争议的各方也可能分属不同的国家。于是，在处理这些问题时，就有适用哪一个国家的法律规定的问题。有时同一案件按不同国家的法律来处理就可能得出完全不同的结果。为此，历来不少国家的航运界都谋求制定一系列能为各国所接受，并共同遵守的国际公约，各个国家在批准这些国际公约后，再相应地进行国内立法，以求得国际上的统一。当然，当一个国家需要制定本国有关国际航运方面的法律规章时，对已经生效的国际公约及国际的习惯做法，也要给予应有的考虑和重视，以适应国际海运的需要。

1.2.3 国际海运的地位

世界海洋面积占到地球表面积的2/3，并且把陆地分隔成几大块，使得各块陆地之间，只有通过海上交通或空中交通才能相互沟通，实现各块陆地上人们之间的往来和物资的流动。海洋运输具有运量大、成本低、能耗省、利用天然水域等优点，使其在交通运输中有着特殊的重要地位。尤其是各块陆地间的国家之间的货物运输，实际上是以国际海运为主的运输。因此，国际海运在国家经济社会发展中有着特殊重要的地位和作用。

1. 海运船队是实现我国国际海运独立自主的根本保障

长期以来，国际海运完全被西方航运发达的国家所垄断，国际海运垄断资本操纵着国际海运市场，并通过抬高运价和拒绝出租船舶来打击航运不发达国家的对外贸易，损害和扼杀这些国家的民族经济。在与国际海运垄断资本的斗争中，海运不发达的国家普遍认识到，只有发展形成本国庞大的商船队，才是摆脱西方航运发达国家控制的根本出路。中华人民共和国诞生初期，也曾遭到以美国为首的西方航运发达国家的封锁、禁运和有意抬高运价的威胁，这些国家妄图利用经济手段，扼杀刚刚诞生的人民政权。我国依靠中波海运公司的船舶、华侨航商的船舶和一些友好国家的航运公司对国际航运垄断资本的运价进行了斗争，使高昂的运价得到了一定程度的缓解。随着我国远洋船队的发展壮大，我国国际海运的需要逐渐得到满足，到1975年，我国远洋运输船舶承运的外贸货运量已经占到应

承运份额的70%以上，基本上结束了我国的外贸运输以租用外轮为主的局面，对我国的对外贸易起到了重要的推动作用。反过来，我国国际海运的发展，又有力地促进了我国对外贸易的发展。

2. 国际海运是国家外汇收入的重要来源之一

国际贸易海运货物一般都采用CIF(cost，insurance and freight，到岸价格)和FOB(free on board，离岸价格)等价格条件成交。按照CIF价格条件，货价包括运费，由卖方派船将货物运至目的港；按照FOB价格条件，货价内则不包括运费，由买方派船到装货港装运货物。在对外贸易中，从维护本国权益出发，一般对出口货物都力争以CIF价格条件成交，而对进口货物则争取以FOB价格成交。就我国而言，如果出口货物能争取以CIF价格成交，由我方派船承运，除了可取得货款外，还可取得运费收入。同理，进口货物如以FOB价格成交，由我方派船前往发货港装运货物，则可节省外汇支出。因为由我方派船时，一般都使用我国海运船舶承运，这时，虽然外贸部门也须向我国船公司支付运费，但这种运费的支付，只属于国内范围的内部收支，从国家整体来说，就可以增加外汇收入，或者减少外汇支出。

我国的国际海运船舶除了承担我国的外贸进出口运输外，还把运力投入国际航运市场，积极开展第三国的运输业务，这不仅能充分利用我国国际海运船舶的运力，而且还能直接为国家创造外汇收入。这时的国际海运，实际是一种“无形贸易”。

3. 发展国际海运业有利于改善国家的产业结构和技术结构

国际海运业是海运国家不可缺少的骨干产业之一。它的发展，可有力地促进和带动本国相关产业和科学技术的发展，并可为扩大就业创造有利条件。国际海运的主要活动是航海，航海活动的基础是造船工业和航海技术。而造船工业是一项综合性的产业，它的发展可以带动钢铁工业、船舶技术设备工业、仪器仪表工业等相关产业的发展，从而促进我国产业结构的改善和升级。国际航海活动范围的扩大，也会促使航海科学研究水平进一步提高，使航海科学技术不断发展。

4. 国际海运船队还是国防的重要后备力量

战时，海运船队历来都被用作后勤交通运输工具。海运船队的强大与否，是国防力量强弱的重要标志之一，有时，它对战争的胜负起着举足轻重的作用。第二次世界大战中，盟军跨越大西洋的远洋运输线，充分说明了海运船队对战争胜负的重要意义。因而美、英等国都把本国的商船队称为“除陆、海、空军之外的第四军种”。现在，我国的远洋船队已有了相当的规模，我国远洋船队的规模已经居于世界的前列，它对我国国防力量的增强有着特殊重要的意义。

1.3 国际海运的种类及业务

国际海运就其经营形态来说，通常认为只有单纯以经营国际航线上的船舶运输为主要业务的船公司或经营人，即船舶营运业才属于国际海运业，实际上，它只是国际海运业的狭义概念。

事实上，国际航线上的船舶营运业只是国际海运业的一个重要组成部分。从广义上

说，除主要经营国际航线上的船舶运输业务的船舶营运业外，本身拥有船舶，但并不自行经营运输，而将船舶用于出租的船舶租赁业；本身没有货物或船舶，而以代办或代理本来应由货主或船公司自行办理的业务为经营业务的货运代理业或船舶代理业；以及以促使订舱、租船或买卖船舶交易的成交，作为交易双方的媒介，以代为洽谈生意为主要业务的经纪人(broker)；乃至港口的装卸、理货业等，都应属于国际海运业。

在国际海运业中，上述构成国际海运业的各种行业，有的是专营的，也有的是兼营的。不论是专营还是兼营，作为一项独立的业务，不少航运国家都以法令的形式规定了构成国际海运业的行业种类，包括它们经营的业务内容，以及它们的法定地位。这些行业的种类及它们的业务内容主要有以下几个方面。

1.3.1 海运承运人

海运承运人(也称船舶营运人或船舶经营人——船公司)是指作为船舶经营人以自有的船舶或租用的船舶经营国际航线上客、货运输的行业。其经营方式可以是班轮运输，也可以是租船运输。

1.3.2 海运代理人

海运代理是根据委托人的要求，委托，代办运输业务的机构，属于运输的中间人(中介机构)，在承运人和托运人之间起桥梁作用。从事海运代理的人，一般都是经营海运多年，精通业务，经验比较丰富，并熟悉各种运输手续和规章制度的人，能够起到承运人与托运人之间的桥梁作用。海运代理人(ocean freight agent)的种类可以分为租船代理、船务代理。

1. 租船代理

租船代理也称租船经纪人(ship broker)，它是以船舶为商业活动对象、专门进行船舶租赁业务的代理人。租船代理人又分为船东代理人(owner's agent)和租船人代理人(charter's agent)。

租船代理的主要业务是在租船市场上为租船人(即受租船人委托代理其租船)，或者为船东(ship owner)寻找货运对象(即受船东委托代理其出租船舶)，他们以中间人的身份使租船双方达成船舶租赁交易，从中赚取佣金或手续费。

租船代理人主要业务包括：①按照委托人(船东或租船人)的指示要求，为委托人提供最合适的对象和最有利的条件并促成租赁交易的成交，这是租船代理最主要的业务；②根据双方洽谈确认的条件制成租船合同(Charter Party，C/P)，并按委托方的授权代签合同；③提供委托人航运市场行情、国际航运动态及有关资料信息；④为当事人斡旋调解纠纷，使纠纷得到公平合理的解决。

租船代理佣金(agency commission)按照航运国际惯例，由运费或租金(hire)收入方(船东)支付，不论是船东代理人的佣金，还是租船人代理人的佣金，都是由船东支付的；代理佣金一般均按租金的1%～2.5%在租船租约中加以规定。

2. 船务代理

船务代理(shipping agent)是指接受承运人委托，代办与船舶在港有关的各种业务的

人。船务代理业务范围很广，主要包括以下几个方面的业务。① 船舶进出港口业务：办理船舶进出港口的各项手续，包括引水、拖轮、靠泊、报关等；办理船舶检验(surveys)、修理、洗舱、熏舱及海事处理等。② 货运业务：代理船方组织货物装卸、检验、交接、储存、转运、理货等；办理揽货、订舱、代收运费；制作有关运输单据。③ 供应工作：代办船用燃料、淡水、食品及物资供应等；代办绳索垫料等。④ 其他服务性业务：办理船员登岸、出境手续；安排船员住宿、交通、旅游、参观、医疗等；其他临时性服务。

原中国外轮代理总公司现中国远洋运输集团总公司[China Ocean Shipping(Group) Company，COSCO]所属中国远洋运输集团总公司(PENAVICO)，成立于1953年1月1日，是中国经营最早、规模最大的国际运输代理企业，现在仍然是我国港口主要的船务代理人。作为国际运输公共代理人，中国远洋运输集团总公司在中国各开放口岸设有81家公司，并在日本、韩国设有办事机构，与世界上180多个国家和地区的5 000多家企业建立了密切的业务联系，形成了一个为船东、货主提供优质高效服务的网络系统，成为联结船、港、货三方的桥梁和纽带。

船务代理人一般按规定的收费标准向委托人收取船舶和货物的代理费和服务费。船舶代理费一般规定以船舶登记净吨位计收。货物代理费一般按船舶装卸货物吨数和货物大类计收。

船务代理可分为航次代理(agency on trip basis)和长期代理(agency on long term basis)。航次代理是指逐船逐航次办理委托代理手续。长期代理是指船方与船方代理人之间签有长期(1～5年或更长时间不等)代理协议，无须办理逐船逐航次的代理手续，船方只需把船舶预计到港时间、船货安排及其他服务要求通知代理人即可获得代理人的服务。有的长期代理也有不签协议的，而是由于长期业务往来形成的代理关系。例如，我国远洋运输集团总公司与大多数外国轮船公司的长期代理关系，以往一般都不签协议。

对于租船代理和船务代理，从船舶经营来说，也有的统称为船舶代理业。船舶代理业是指接受船舶经营人或船舶所有人的委托，为他们的在港船舶代办在港的各种业务的行业。通常将为船舶经营人或船舶所有人代办船舶在港应办的各项业务和手续的代理人称为船舶代理人(ship agent)，其中，为船舶经营人代办船舶在港业务的代理人就称为船务代理人(operator agent)；为船舶所有人代办船舶经营业务的代理人也就称为船东代理人(owner's agent)。

在船务代理人中，如果专为船舶经营人代办揽货业务的，则是揽货代理人(booking agent)；只代办在装货港接受、保管货物和将货物装船的，则称为装船代理人(shipping agent)；只代办在卸货港(loading and discharging port)卸货(discharge)、保管货物和向收货人交付货物的，则称为卸货代理人(landing agent)。

船务代理还有为船舶补充燃料、淡水和给养，以及代办修船、船舶检验等船舶本身固有业务的管理代理人(husbanding agent)；还有接受船舶所有人的委托，为保护船舶所有人利益，对由承租人(the charterers)负责装卸的船舶在港装卸过程中进行监督的代理人，称为监督代理人(supervisory agent)或保护代理人(owner's protective agent)。

1.3.3 货运代理人

货运代理业，在业界有的也把其称为报关行(customs broker)或运输行(forwarding agent)。它是指以收取佣金，代货主办理货物出口、进口报关手续，或以自己的名义接受

海上货物运输的托运，并将自己承运的货物交由船舶经营人运输的行业。

货运代理人(freight forwarder)是指那些专门接受货主的委托，代表货主办理有关包装、转运、订舱、检验、报关、交接、仓储和调拨等业务的佣金代理人。货运代理的种类与船务代理的种类有不少是相似的，包括有：①订舱揽货代理。代表货主向承运人办理订舱(班轮舱位，而不是像租船人代理人那样代表货主(租船人)去租船，而是订舱，这是区别租船人代理和货运代理的重要情形)。如果货运代理人代表承运人向货主揽货，这时它就成为了揽货代理人。②货物装卸代理。③货物报关代理。④转运代理。⑤理货代理。⑥储存代理。⑦集装箱代理等。

1.3.4　咨询代理人

咨询代理人 (consulting agent)是指专门从事咨询工作，按照委托人的需要和要求，以提供有关海运咨询情报、资料、数据和信息服务而收取一定报酬的人。

1.3.5　海运经纪人

海运经纪人(broker)是以中间人的身份代办洽谈业务，促使交易成交的一种行业。在国际海运中，有关货物的订舱和揽载、托运和承运、船舶的租赁和买卖等项业务，虽然常由交易双方直接洽谈，但由海运经纪人作为媒介代办洽谈的做法已成为传统的习惯，尤其是在船舶的租赁和买卖业务的洽谈中都离不开海运经纪人的参与。

1.3.6　船舶租赁业

船舶租赁业是指船舶所有人本身不经营船舶的营运业务，而是将自有的船舶以光船租船(bare charter)的形式出租给承租人，由承租人作为船舶经营人经营船舶营运业务的行业。它实际上属于财产租赁，与国际航运提供海运服务有根本的不同。

1.3.7　装卸、理货业

装卸、理货业是一些接受货主或船舶经营人的委托，在港口分别为开航前或到达目的港后的船舶进行货物装卸、清点、交接、检查(inspection)货物损坏程度和原因并做出公证、衡量散装货物重量等项作业的行业。这些行业都是国际海运中不可缺少的。如果细分，这些行业主要有装卸业、理货业、鉴定业和衡重业。

装卸业是办理将货物装船和从船上将货物卸下的行业。经营这种行业的经营人也被称为装卸人或装卸业者(stevedore)。装卸人对于所在港口经常装卸的货物的包装、性质及装卸方法都富有经验，对各种类型的船舶也都深有了解，能参与制订装卸作业计划，委托人对他们的装卸技术也有所信任。

但是，由于装卸和积载(stow)的质量对于船舶和货物的安全有密切的关系，所以，原则上这种作业都是在船长的监督和指挥下进行的。如果由于装卸人的故意、过失、疏忽、不熟练、使用装卸工具不当，或违反船长指挥而造成船舶货物的损坏或人身伤亡，装卸人应负赔偿责任。

理货业是在装货(loading)或卸货时，对货物的件数进行清点，并对货物的交接做出证

明的行业。理货业的从业人员通常被称为理货人(tallyman/checker)。理货通常是由货主或船公司各自委托他们的理货人，即分别由站在货主的立场(dockside)的理货人和站在船公司立场(shipside)的理货人会同进行的。只有在代表双方的理货人的会同确认下，才能证明货物交接的正确性。由于这种正确交接的证明有很强的公证性，所以理货人不但要有较全面的知识和熟练的方法，而且必须具有诚实、公正的品质。

鉴定业和衡重业是指根据国家进出口商品数重量检验鉴定管理办法对进出口商品进行鉴定和衡重的行业。国家质量监督检验检疫总局（简称国家质检总局）主管全国进出口商品数量、重量检验鉴定管理工作。国家质检总局设在各地的出入境检验检疫机构（以下简称检验检疫机构）负责所辖地区的进出口商品数量、重量检验鉴定及其监督管理工作。检验检疫机构实施数量、重量检验的范围包括7项内容。

上述各种代理往往相互交错，但不一定互相排斥，只是往往各有侧重而已。例如，船务代理也有的兼营货运代理，货运代理也有兼营一些船务代理业务的。

1.4 国际海运货物、船舶、航线、港口

国际海运各种运输要素的有效组合，是提高国际海运经济效益和营运效率，提高国际海运服务水平的基本途径。因此，就国际物流的经营者来说，对于国际海运各种运输要素，特别是对于海运对象——货物、海运工具——船舶、海运通道——航线与港口，都应该掌握和了解。

1.4.1 国际海运对象——货物及分类

货物种类繁多，由于其不同的特质，在运输中必须区别对待。作为与运输有关的承运人、托运人、收货人等，必须熟悉运输对象，掌握其特性、机构和包装种类等。

国际海运的货物可以从以下不同的角度进行区分。

1. 按货物含水量区分

按货物含水量区分，可以把货物分为干货(dry cargo)和湿货(wet cargo)。干货是指基本上不含水分或含水分很少的货物，有包装的件杂货大都属于此类；湿货是指散装液体货(liquid cargo)，如石油及其制品、植物油、化学液态货物等，金属桶或塑料桶装的液态货物都属于此类。

2. 按包装形式区分

按包装形式区分，货物可以分为包装货(packed cargo)、裸装货（no packed cargo)和散装货(bulk cargo)。包装货是指货物本身被包装材料全部包装不能直接看见的货物，如香烟、饼干和电视机等生活消费品货物；裸装货是指货物本身的关键部位被包装材料包装完好，但其他部分并未包装，甚至货物整体都未包装，能够直接看见货物本身的此类货物，如机床、钢材等生产资料货物；散装货是指货物本身呈聚散形式且没有任何包装物的货物，如散装的粮食、矿石和煤炭等初级产品货物。

3. 按货物分件性区分

按货物分件性区分，可以把货物分为件杂货(general cargo)、大宗货(bulk cargo)。件

杂货是指有包装，可分件点数，单件物重较小的货物；大宗货是指数量比较大，规格较统一的初级产品，它们在运输时大多是散装的，故也称为散装货，在英文中，大宗货与散装货都是用 bulk cargo 表示的。

4. 按货物价值区分

按货物价值区分，可以把货物分为高值货(high value cargo)、低值货(low value cargo)。高值货是指高价、贵重的货物，如金、银、历史文物、名画、高档艺术品、精密仪器和设备等；低值货是指价值较低的货物，如大宗货物大多属于此类。

5. 按货物重量和体积区分

按货物重量和体积区分，可以把货物分为重货(weight cargo)、轻泡货(measurement cargo)。这里，以 1 立方米为计算标准，凡 1 吨货物体积大于 1 立方米或 40 立方英尺，称为轻泡货或体积货物，也叫轻货；反之，则称为重量货物，也叫重货。这种区分，对于货物积载和计算运费都有重要意义。因为，货物积载时，是重货在下，轻货在上；轻重货物分布均匀。在计收运费时，重货是按货物的重量计收运费，轻货是按货物体积计收运费。

6. 按货物度量适度程度区分

按货物度量适度程度区分，可以把货物分为超长货(lengthy cargo)、超重货(heavy lift cargo)、超重超长货(heavy lift and lengthy cargo)。这些货物是指它们的重量或长度超过了承运人承运货物对货物重量或长度的限定。

7. 按集装箱区分

按集装箱区分，可以把货物分为整箱货(full container load，FCL)、拼箱货(less container load，LCL)。整箱货是指托运人将货物装满一个集装箱交付承运人托运的货物；拼箱货是指托运人的货物不能够装满一个集装箱，而将货物交付承运人用集装箱托运，由承运人将其货物与其他货主的货物拼装于同一个集装箱交付托运的货物。

8. 按货物的特殊性质或危险性区分

按货物的特殊性质或危险性区分，可以把货物分为危险货物(dangerous cargo)和普通货物(general cargo)。危险货物是指具有易燃、易爆、有毒、有害、具有放射性、感染性、传染性、腐蚀性、污染性等某种特殊性质的货物。危险货物是特殊货物的一种，特殊货物还有如易腐货物、活动物等。普通货物是指不具有上述某种特殊性质的各类货物。

危险货物在运输过程中，使其周围环境增加了风险，由于其特殊的物质性质，使它很容易造成对现场人员的人身伤害和财产损失。因此，凡运输危险货物，必须严格按照国际海上危险货物运输规则办理。同时，由于我国对危险货物的运输，结合我国国情，还制定了一套我国危险货物运输的规则，因此，我们在运输危险货物时，不仅要按照《国际海上危险货物运输规则》办理，还要按照我国的《危险货物运输规则》办理。所以，运输包装上危险货物运输标志的刷制，必须同时刷制两套。

1.4.2 国际海运工具——船舶及种类

1. 商船的概念

《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)规定："本法所称船舶，是指海船和

其他海上移动式装置，但是用于军事的、政府公务的船舶和20总吨以下的小型船艇除外。”并规定“前款所称船舶，包括船舶属具”。

所谓商船(merchant ship)，是指以商业行为为目的，供海上及在与海相通的水域或水中航行使用的船舶。

2. 商船的性质

(1) 船舶是一个整体。船舶是由船体及各种附件和属具所构成的，它是一种合成物。因此，船舶作为一个整体，它的抵押(mortgage)、转让、继承、保险委付等，都必须把船舶各部分视为船舶的有机整体来处理。

(2) 船舶兼有动产和不动产的性质。船舶从本质上来说是可以移动的财产，但在实际的处理中，各国的有关法律一般都把它作为不动产对待。

(3) 船舶的人格化性质。西方国家的法律对船舶实行拟人化，即把船舶视同自然人。船舶有它的出生日(下水日)，还要上户籍(登记注册)，有自己的姓名(船名，vessel's name)、国籍(船籍和船旗)、年龄(船龄)和体重(船的吨位)。因此，在英美法中，可以对船舶本身进行诉讼。

(4) 按照国际法规定，船舶是船籍国浮动的领土，受船籍国法律管辖和保护，因此，船舶具有领土性特征。

3. 商船的特征和规范

1) 船籍与船旗

船籍是指船舶的国籍，它由船舶所有人向本国或外国有关管理船舶的行政机关办理所有权登记后，取得本国或登记国国籍和船籍证书，才能够悬挂该国国旗，人们习惯上称之为船旗。

船舶有义务遵守船籍国的法律和法令规定，并享受其法律的保护。船籍和船旗是船舶非常重要的社会属性和特征，其重要性在于它是解决船货等海事纠纷，适用何国法律的一项重要依据。在战时它则是区分交战国、同盟国和中立国的标志。

按照国际法的规定，商船是船旗国浮动的领土，无论是在公海还是其他海域上航行，均需悬挂船旗国国旗，否则是违反国际法的，其行为可与海盗船等同处理。

2) 开放登记国与方便旗船

允许其他国家的船舶在本国进行登记的国家称为开放登记国，如巴拿马、利比里亚，巴哈马、百慕大、索马里、新加坡和洪都拉斯等国家和地区。

这种在外国登记，悬挂外国国旗的商船，我们把它叫做方便旗船。

3) 船级

船级是船舶质量的技术、性能指标，用以表示船舶航行安全和适于装货的程度，因而是船舶具有适航性的重要条件。

船级鉴定是由专门的船级检验机构，按照船舶检验标准对船舶进行检验后所作出的鉴定结论。船舶经检验鉴定后确定其一定的等级，并发给船舶所有人船级证书，有效期一般为4年，期满后再重新鉴定。

船级检验机构在西方国家一般称为船级社，它是专门核定船级的组织(详见1.6.5节)。

我国船级由船舶检验局根据船舶入级规范进行监造检验确定。

船级在国际海运中有重要意义。货方通过对船级的了解，可以了解船方承运货物的安全程度和船舶的技术性能；租船人和托运人可以根据需要选择不同船级的船舶；船级也是

保险人确定承接保险和确定保费的依据；船级也是国家对船舶进行技术监督的方法之一。

4. 船舶类型

常用的国际海运船舶主要有以下类型。

(1) 杂货船(general cargo ship)。一般适用于装载包装的零星杂货。其吨位大小视航线、港口及货源而不同。这种船舶本身有各种不同的货舱及装卸设备，能适应装载种类繁多的货物，而且航速较快，一般为20节以上。

(2) 散装船(bulk cargo ship)。指供装运无包装的大宗货物，如粮食、煤炭、矿砂等的船舶。这种船舶一般舱容较大，舱内不设支柱，而且大都是单甲板，为防止货物在舱内移动而设有挡板，以保持船身平衡。船舶本身一般不带有装卸设备，机舱设于尾部，以便装卸操作。

(3) 冷藏船(refrigerator ship)。专门用于装载冷藏货物，船上有制冷装置及适合冷藏货的冷藏舱。

(4) 木材船(timber ship)。用于装载原木，常在船舷设置1米左右的“舱墙”，以防木材滑出舱外，同时也可以提高装载能力。

(5) 油轮(tanker)。又称油槽船，是指以散装方式运送原油和燃料的专用货船。油轮将船本身分隔成若干贮油舱，并有油管贯通各油舱，设有空气压缩装备，在装卸油料时，以空气压力将油料通过管道推送至各贮油舱。油轮的油舱大多采取纵向结构，并设纵向舱壁，以防未满载时，舱内液体随船倾侧而产生不平衡。

(6) 集装箱船(container ship)。是指专用于装运集装箱货物的货船，本身一般无装卸设备，装卸作业全凭码头专门设施。集装箱船航速较快，一般在20～26节，有的高达33节。集装箱船可分为全集装箱船(full container ship)、半集装箱船(semi container ship)及可变换集装箱船等。

(7) 滚装滚卸船(roll on/roll off ship，Ro/Ro)。这种船舶可直接承接码头货物，无须吊机。船无货舱，只有纵贯全船的甲板，每层甲板间都有梯子上下装卸货物(滚装滚卸)，船本身无装卸设备，船尾或船侧有大的桥板连接码头，货车可以直接进入船上甲板。这种船舶最适宜运载车辆和大型机械，也适宜装载集装箱。其优点是不依赖码头机械，快速装卸，大大缩短装卸时间，灵活性大；但缺点是亏舱较大，造成浪费。

(8) 载驳船(lighter aboard ship，LASH)，又称子母船。是指在母船上搭载子船，子船内装载货物的船舶。这种船舶上设有巨型门吊或船尾升降平台，船到港口后利用这些设施，把所载的驳船降入水中，驳船即可自行开抵或被拖至指定地点。载驳船不靠码头即可进行装卸，营运效率大为提高。但这种船利用率相对较低，使用范围比较狭窄。

(9) 沥青船。属于特种船，是专门用来装载大宗沥青货物的专用船舶。它的有关技术要求和性能都比较高，需要配备专门的沥青装载机械和技术设备。

1.4.3 海运通道——航线与港口

1. 海上航线

1) 航线

航线是指船舶根据海洋不同水域、潮流、港湾、风向、水深等自然和社会政治经济条

件，为达到最大营运效益所选定的营运通道。

2）海上航线的形成因素

（1）航线的安全性。安全性是指船舶运输航线须首先考虑到自然界的各种现象，如风向、潮汐、波浪、暗礁及水流等。因为这些因素关系到船舶航行的安全，因此是影响航线形成的首要因素。

（2）货源的稳定性。是指航线上是否有足够的货运量、来回程货运量是否平衡、有关港口货运发展趋势、产品结构的变动趋势和航线上供求关系及竞争趋势等均是形成航线的重要因素。如果货运量有日益增长的趋势，今后该航线将可能成为繁忙的航线。

（3）港口条件。是指航线两端及沿途港口是否位置适当、气候良好、水深适宜、航道宽大、存储装卸设备齐全、内陆交通运输方便、港口使费低廉、燃料供应充足等。这些条件是影响航线盛衰的因素。

（4）技术因素。是指航线要符合最经济、最合理、最迅速的原则。例如，循着最大弧线(great circle line)航行，可缩短航行距离、节省时间和费用，这样的航线在经营上最为有利。又如，苏伊士运河建成通航后，使现在航线无需绕道南非好望角；巴拿马运河开通后，使两洋航线不必经南美洲合恩角，均可使航线缩短数千里。

（5）沿途国家、港口的关税法令、经济政策、航运政策等，也对航线的形成和选择产生影响。航线的选择是否恰当，关系到海洋运输业的成败。因此，各航运公司都十分重视航线的选择和开辟。

2. 国际上主要海上航线

1）北大西洋航线

北大西洋航线(North Atlantic Shipping Line)西起北美的东海岸，北经纽芬兰横跨大西洋，入英吉利海峡至西欧、北欧，其支线分布于欧美两岸。北大西洋航线为北美与西欧间的运输大动脉，因横跨大西洋北部而得名。该航线两岸拥有世界2/5的重要港口，承担海洋航运量的50%以上，成为世界上最繁忙的航线。不足之处在于冬季风浪大，并有浓雾与冰山的威胁，影响航运的安全。

2）北太平洋航线

北太平洋航线(North-Pacific Shipping Line)包括北美至远东和北美至东南亚航线。东端为北美西海岸港口，南自美国的圣地亚哥，北至加拿大的鲁伯特太子港，西端为亚洲各国港口，北起日本横滨和俄罗斯的符拉迪沃斯托克(海参崴)，中途经中国上海，西至印度、新加坡，南至菲律宾的马尼拉。北太平洋航线是美加西海岸与远东之间的主要航线，因横跨太平洋北部而得名。该航线现在约占世界航运量的30%。

3）南美航线

南美——欧洲航线(South-America Shipping Line)是南美横跨大西洋连接欧洲和南美的航线。该航线西起北大西洋西海岸，止于太平洋东岸。

4）南太平洋航线

南太平洋航线(South-Pacific Shipping Line)自北美西岸的旧金山、温哥华至澳大利亚、新西兰。

5）南非航线

南非航线(South-Africa Shipping Line)是西北欧与非洲南部之间的重要航线，西端向

南行，经南大西洋，绕南非开普敦和好望角，再向东行至澳大利亚、新西兰。该航线为世界最古老航线之一。第二次世界大战后，非洲各国纷纷独立，发展经济，该航线日显重要。

下面介绍的是世界各主要运河航线。

6）苏伊士运河航线

（1）苏伊士运河。苏伊士运河于1869年通航，全长190公里，沟通了红海、地中海，把印度洋与大西洋连接起来，它是世界上第一大运河。

苏伊士运河现在每天通过的船舶吨位在500万吨以上，其航道水深在12～13米，25万吨的空船、8万吨满载的船都可以通过。

苏伊士运河没有闸门，通行方便。

（2）航线。苏伊士运河航线(Suez Canal Shipping Line)西起北欧、西欧、北非，经地中海，通过苏伊士运河，穿过红海进入印度洋后分为两路，东至远东各主要港口，为欧亚间主要航线；南至澳大利亚、新西兰各主要港口，为欧洲、澳大利亚、新西兰之间主要航线。

从远东至欧洲经印度绕道好望角的航程有13 000多公里，但通过苏伊士运河航线，则可使欧亚航程缩短约7 500公里，它是连接欧亚非三大洲的主要海上通道。我国上海港到欧洲各主要港口，经过苏伊士运河可节省航程4 000多公里。

7）巴拿马运河航线

（1）巴拿马运河。巴拿马运河位于美洲巴拿马共和国的中部，它是沟通太平洋和大西洋的重要航运要道。巴拿马运河全长81.3公里，水深13～15米，河宽150～304米。因为大西洋水位高，太平洋水位低，整个运河的水位高出两大洋26米，全程设有6座船闸。船舶通过运河一般需要9个小时，可以通航76 000吨级的轮船。巴拿马运河于1914年竣工，1915年通航，1920年起成为国际通航水道。由于巴拿马运河的开通，太平洋与大西洋之间的航程比原来缩短了5 000～10 000公里。现在，每年大约有1.2万～1.5万艘来自世界各地的船舶经过这条运河。

（2）航线。巴拿马运河航线(Panama Canal Shipping Line)北起大西洋加勒比海，经里蒙湾，穿过巴拿马运河，南经巴拿马湾，进入太平洋。巴拿马运河是连接大西洋与太平洋两岸各港口的重要航线，避免了绕道南美的合恩角，大大缩短了航程，成为美洲大陆东西两岸之间和远东至美洲东岸之间的重要运输通道。

8）基尔运河航线

（1）基尔运河。基尔市位于基尔港湾，基尔运河全长98公里，于1895年通航，开通时间比较早，位于德国境内。基尔运河西起易北河口的布伦斯比特尔科克港，东到基尔市北的霍尔特瑙港，全长98.7公里。运河水面宽162米，底宽90米，水深11米，上空飞跨7座大桥，桥梁净空42米，犹如钢铁巨龙横空出世，桥下3万吨的海轮也畅通无阻。

（2）航线。基尔运河航线(Kiel Canal Shipping Line)由波罗的海各国港口，经基尔运河，连接大西洋，成为波罗的海沿岸国家，途经德国，直接进入大西洋的国际海运的重要通道。基尔运河修通后，轮船从波罗的海到北海不必绕道日德兰半岛，节省航程600公里。基尔运河平均每8分钟过一艘船，每年通过几万艘船舶，号称世界上最繁忙的运河之一。

9）圣劳伦斯河道航线

圣劳伦斯河道航线(St. Lawrence Water Way)位于加拿大与美国之间，它把北美五大湖连接起来，直通大西洋。河道相当深，大船一般都可以进去，不足的是由于冰冻全年有4个月不能通航(一般是当年11月15日至次年的3月15日)。我国进口的许多小麦、木材大都从这条河道运来。

我国国际海运的主要航线有20多条，除上述世界各主要航线外，还主要包括，如香港航线、澳门航线、日本航线等。

3. 主要港口

1）世界主要港口

(1) 上海港。上海港位于北纬31°143′，东经121°29′，地处中国内地东海岸的中部，是“黄金水道”长江与沿海运输通道构成的“T”字形水运网络的枢纽港，前通中国南、北沿海和世界各大洋，后贯长江流域及江、浙、皖内河、太湖流域，公路、铁路网纵横交错，可通达全国各地和世界各国港口。

上海港货物吞吐量自1984年首次突破1亿吨至今的28年多的时间里，增长了6亿多吨。2000年，上海港货物吞吐量突破2亿吨；2002年货物吞吐量连续3年超过2亿吨；2003年突破3亿吨；2004年上海港全年货物吞吐量完成3.79亿吨，超越鹿特丹，成为世界第二大货运港；2005年，上海港的货物吞吐量达4.43亿吨，首次超过新加坡港，成为世界第一大港。在之后的几年内，上海港货物吞吐量持续大幅攀升，始终稳居世界第一大港的地位。2011年，上海港货物吞吐量增至7.3亿吨，同比增长11.4%，其中：海港货物吞吐量6.24亿吨，内河港货物吞吐量1.03亿吨，全港内贸货物吞吐量3.9亿吨，外贸货物吞吐量3.4亿吨。

在集装箱吞吐量方面，2002年，上海港集装箱吞吐量完成861万标准箱，已超过高雄港，居世界第四位；2003年，吞吐量完成1 128万标准箱，居世界第三位；2005年，上海港完成集装箱吞吐量1 809万吨标准箱，比2004年增长24.2%，继续稳居世界第三位；2007年，集装箱吞吐量完成2 615万标准箱，比2006年增长20.4%，首次超越香港，跃居世界第二位；2009年，上海港完成集装箱吞吐量2 905万标准箱，超过新加坡港50万标准箱左右，首次成为世界第一大集装箱港；2011年，全港集装箱吞吐量3 173.9万标准箱，成为世界第一个集装箱吞吐量超过3 000万标准箱的港口。

上海港拥有很多“港口第一”的纪录，它是我国最早开展集装箱多式联运业务的口岸，也是最早开展国际中转运输的口岸。外高桥保税区物流园区更是全国首个“区港联动”的保税物流园区，具备“国际中转、国际配送、国际采购、国际转口贸易”四大功能。

上海的洋山深水港是上海建设国际航运中心的核心工程，是新中国成立以来国家最大的港口建设项目，也是上海最大的单项基础设施建设项目。洋山深水港区建设将分四期完成，规划至2020年，北港区可形成约11公里深水岸线，建成深水泊位30多个。建成后的洋山港区年吞吐能力达1 300万TEU(twenty-foot equivalent unit，20英尺等量单位)，将跻身于世界大港之列。从远景看，洋山港区发展潜力巨大，总体规划共可形成陆域面积20多平方公里，深水岸线20余公里，布置50多个超巴拿马型集装箱泊位，形成2 500万标准箱以上年吞吐能力。洋山港将主要承担腹地内远洋箱源和国际中转箱业务，规划吞吐

量 2020 年为 1 340 万 TEU。

目前，洋山深水港已经完成了第三期的建设工作，逐渐发展成为集装箱年吞吐量 1 400 万标准箱的现代化港区。港区的集装箱码头岸线长度已经达到 5 600 米，拥有 16 个现代化的集装箱船专用泊位。开港至今，累计完成集装箱吞吐量超过 5 700 万标准箱，进出境船舶 3.7 万艘次。第四期工程拟建设七个 5～7 万吨级集装箱泊位，占用岸线长 2 800 米，设计年吞吐量 400 万标准箱，规划 2015 年年底基本完成并投产。与此同时，至"十二五"规划期末，将基本建成"内部成网络、对外连通长三角"的上海高等级内河航道网框架。

上海口岸现在普遍实现了单证电子化，已使用的海运进出口电子单证覆盖了船、箱、货信息，包括船图、舱单、集装箱进出门信息、集装箱堆存信息、订舱信息、出口船舶信息、装箱单(packing list)、装卸船信息、溢短及残损信息等。集团与上海海关间实现了信息联网，通过 EDI(electronic data interchange，电子数据交换)报文进行信息共享。

上海海关、出入境检验检疫局自推行"提前报检、提前报关、实货放行"通关模式以来，口岸通关效率明显提高。实现了海运进出口货物通关提货、发货在 24 小时内完成；同时推出了更为快速便捷的"快速通关"和"便捷通关"模式。

目前，世界知名的前 50 大班轮公司均在上海港开展了班轮运输业务。随着集装箱班轮航线迅速发展，航班密度不断增大，上海港已成为东北亚地区航班最密集的口岸。上海港如图 1.1 所示。



图 1.1　上海港

(2) 新加坡港。新加坡港地处新加坡岛南端。该岛东西长 46 公里，南北最宽 23.5 公里，既是新加坡的首都，也是天然良港。优越的地理位置是新加坡港迅速发展的重要条件。随着世界航运业的繁荣和马六甲海峡航运的繁忙，新加坡的作用和地位越来越重要。新加坡港内有 3.4 公里的码头群，能同时容纳 30 多艘巨轮停靠。从新加坡港起航，有 250 多条航线通往世界各主要港口。

新加坡港是全球最繁忙的港口之一，有全球最大的集装箱中转码头。至 2008 年，新加坡港的集装箱港口吞吐量年吨位为标准箱 2 992 万个，领先于中国香港，居世界首位。2010 年，新加坡港货柜吞吐量录得 2 840 万箱，该数字若与上海港 2009 年公布的吞吐量

2 905 万箱相比，新加坡港名列 2009 年全球十大货柜港第二位。2011 年，新加坡港的集装箱吞吐总量达到 2 990 万标箱，这是新加坡港口从未达到的最高纪录，小幅超过了 2008 年的纪录。同年，新加坡港赢得全球第一大加油港，全年销售船用燃油高达 4 090 万吨。此外，2010 年，新加坡港口货物吞吐量突破 5 亿吨大关。2011 年，新加坡港的货物总吞吐量达到 5.305 亿吨，创了新高。

根据新加坡港口 2011 年业绩统计，年度到港船舶吨位首次突破了 20 亿吨大关，与此同时燃料销售创历史新高。新加坡现在已经成为 120 个国际航运集团之家。新加坡船级社入级船舶也在继续增加，该船级社入级的船舶已经位居全世界前十位。2011 年，新加坡船级社入级船舶增长了 17.6%，达到了 860 万总吨。至 2010 年 12 月底，挂新加坡旗的船舶已经达到了 5 740 万总吨，使新加坡船级社跨入了世界十大船级社行列。

新加坡港的管理非常现代化，采用的是最新的电子技术和机械。新加坡港还拥有 40 万吨级的巨型旱船坞和两个 30 万吨级的旱船坞，可以修理世界上最大的超级油轮，能够同时修理总吨位达 210 万吨的船只，是亚洲最大的修船基地。新加坡港如图 1.2 所示。



图 1.2　新加坡港

(3) 香港港。香港港是全球最繁忙和效率最高的国际货柜港，也是全球供应链上的主要枢纽港。目前有 80 多条国际班轮每周提供约 500 班集装箱班轮服务，连接香港港至世界各地 500 多个目的地。港口是香港特区的经济命脉之一，80%的货运量经由港口处理。

香港港不仅拥有集装箱码头，而且还拥有石油、煤炭、水泥等专用码头，其港口费率在世界上是属于最低的。连续几年位居世界集装箱吞吐量第一位的香港港，在 2005 年被新加坡取代居第二位后，2006 年仍然居第二位，吞吐量为 2 323.4 万标准箱。2007 年，上海港超越香港港成为世界第二大集装箱港，香港港退居世界第三位。2010 年，香港港完成集装箱吞吐量 2 363 万标准箱。2011 年，香港港集装箱吞吐量为 2 422.40 万标准箱，比 2010 年同期增长 3.4%，继续位列世界第三位。

香港港素以效率高著称，设施全部由私营公司投资、拥有和经营，各营办商积极引进新的货物管理技术，增强处理效率。政府的角色是负责制定长远的策略规划，提供所需的基建配套。香港港如图 1.3 所示。

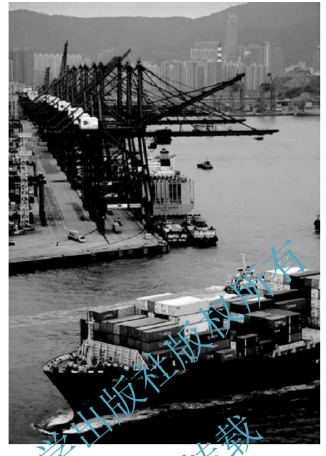


图 1.3 香港港

（4）鹿特丹港。鹿特丹港位于莱茵河与马斯河河口，西依北海，东溯莱茵河、多瑙河，可通至里海，有“欧洲门户”之称。港区面积约 100 万平方公里，码头总长 42 公里，吃水最深处达 22 米，可停泊 54.5 万吨的特大油轮。第二次世界大战后，随着欧洲经济复兴和共同市场的建立，鹿特丹港凭借优越的地理位置得到迅速的发展。1961 年，鹿特丹港的吞吐量首次超越纽约港(1.8 亿吨)，成为世界第一大港。此后到 2003 年一直保持着世界第一大港地位。2004 年，货物总吞吐量达 3.54 亿吨，比 2003 年增长 8%，居新加坡港和上海港之后，由 2003 年的世界第二位屈居第三位，集装箱数量增长 16%，从 2003 年的 710 万个标准箱，增加到 2004 年的 820 万个标准箱，居世界第七位。2007 年，鹿特丹港集装箱吞吐量首次突破 1 000 万箱，在全球十大货柜港口排名中由原先的第七名降为第九名。2009 年，货柜吞吐量跌破 1 000 万箱大关，为 980 万箱，降幅大约是 10%。2010 年，鹿特丹港完成集装箱吞吐量 1 110 万标准箱，在全球十大货柜港口排名中跌至第十位。2011 年，集装箱吞吐量达 1 190 万标准箱，继续排名第十位。整体而言，2010 年，鹿特丹港货物吞吐量为 43 015.9 万吨，居世界第五位。2011 年，鹿特丹港完成货物吞吐量为 43 342.40，排名降至第六位。2012 年上半年鹿特丹港的货物吞吐量达 2.22 亿吨，比 2011 年同期增长 3.2%。

鹿特丹港新建成的三大港区如下所述。第一个是博特莱克港，包括港区及工业区在内占地面积为 12.5 平方公里。港区内建有各种专用码头和集装箱船、滚装船、载驳船作业区。第二个是欧罗波特港区，占地面积为 36 平方公里。通过疏浚航道后，低潮时最大水深可达 22 米，可停靠 20 万吨级的油轮和 8 万吨级的散货船。第三个是马斯弗拉克特港

区，占地面积为33平方公里。它是利用沿岸浅滩，经过疏浚而建成的。港区在新水道入海口以南，伸入海域达5公里，低潮时，港内水深也能维持在19～23米。上述三大港区构成了鹿特丹港的主体。

鹿特丹港有着现代化的港口设施，同时，港口调度指挥也是依靠了先进的设备和科学的方法。在出海口荷兰角上有个交通控制中心，建立于16世纪。当初的信号指挥调度已发展成为现在的无线电、雷达和先进的电子计算机系统控制。

鹿特丹港区服务最大的特点是储、运、销一条龙。通过一些保税仓库和货物分拨中心进行储运和再加工，提高货物的附加值，然后通过公路、铁路、河道、空运、海运等多种运输路线将货物送到荷兰和欧洲的目的地。鹿特丹港如图1.4所示。



(a) (b)

图1.4 鹿特丹港

(5) 纽约港。美国的纽约港也叫新泽西港，是世界上最大的天然水港之一，位于纽约州东南的赫德森河口，濒临大西洋。港区面积有3 800平方公里，有水深9～14.6米的深水泊位400多个，有集装箱码头37个，是世界上港区面积最大的港口。整个港区有140多条货、客运输线通往世界各地，外贸进出口年货运量达6 000万吨。

纽约港港口宽深，天然掩护条件好，潮差小，冬季不冻，自然条件非常优越。纽约港初建于1524年，最先是意大利人来到赫德森河口。1626年，荷兰人从印第安人手中买下曼哈顿岛辟为贸易站，称之为“新阿姆斯特朗”，这也是当地开发的开始。1664年，这一地区又为英国人占领，改称纽约。1825年伊利河通航，大大促进了纽约港区的建设。

20世纪50年代，纽约港不仅是美国也是世界吞吐量最高的港口。1980年，纽约港摘得桂冠。1990年虽然失去了头把交椅，但依然稳居第9位。2000年跌落到第14位。而随着美国经济危机的爆发，纽约港的世界排名一跌再跌。2007年，纽约港的货物吞吐量为1.426亿吨，居第21位。在集装箱运输方面，近两年来，纽约港甚至出现了负增长。2010年纽约港完成集装箱吞吐量529.20万标准箱，2011年该数字为510万标准箱，增长率为－3.63%，排名由原来的第20位跌至第24位。目前，纽约港正在实施扩建集装箱泊位项目。该扩建项目预计投资3.5亿美元，将在码头原有3个集装箱船泊位上，增加1个400米岸线的泊位。码头前沿水深将由目前的12.2米浚深至15米。项目建设从2011年开始，预计2014年完工。届时，码头吞吐能力有望提升至120万TEU，并有助于吸引大型船舶靠泊。

美国的世界级大港还有位于美国南部密西西比河畔的新奥尔良港和位于墨西哥湾的休

斯敦港。新奥尔良港是美国仅次于纽约港的全美第二大港；休斯敦港是美国进出口贸易第一大港，是美国对外贸易的一个重要门户。纽约港如图 1.5 所示。



图 1.5 纽约港

（6）横滨港。横滨港位于东京湾西北部，港内风平浪静，航道水深 10 米以上，是一个天然良港。最初，横滨只是东京湾畔的小渔村。1859 年，横滨成为自由贸易港，是东京湾各港口中开埠最早的港口。1873 年，横滨发展成日本最大港口。1889 年建市。横滨港有大码头 10 多个，全长 18 公里，可同时停泊上百艘大型货轮，总靠岸能力为 100 多万吨。年吞吐量为 1.1 亿～1.3 亿吨。1889 年年初，日本政府投入大量资金，对横滨港的设施进行改建和扩建，致使通过该港进行的外贸额大量增加，并成为日本通向世界的最大国际贸易港。进入 20 世纪以来，横滨港的建设有了更大的发展，通过填海造陆等工程，港区和市区不断扩大。然而，1923 年日本关东大地震使横滨损失惨重，全部港口设施受到严重破坏。地震之后，横滨的重建工程发展很快，其间虽然由于太平洋战争等原因一度被迫停工，但第二次世界大战后恢复得相当迅速。1962 年以后，横滨港开始按照现代化的要求建造码头设施。

2005 年，横滨港的吞吐量为 2 873 288 万标准箱，比 2004 年增长 5.7%，世界排名第 28 位。2008 年，横滨港吞吐外贸箱 3 203 871 万标准箱，比 2007 年微增 0.7%，世界排名下降一位，居第 29 位。2011 年，横滨港进出口合计的外贸箱吞吐量为 147.7 万标准箱(其中重箱为 124.5 万 TEU)，但比 2008 年同期减少 10%(出口减 9%，进口减 11%)。

横滨是日本海港中距美国最近的一个，美日海上贸易多以此港为装卸港。近年来，横滨港的吞吐量大量增加，每天可以同时有 70 多艘大型船只进入。集装箱码头的发展也很快。日本政府一向重视横滨港的建设和发展，极力使之成为一个现代化的海港。横滨港如图 1.6 所示。

日本的世界级大港还有日本第一大港口神户港。

（7）安特卫普港。安特卫普位于北纬 50°13′，东经 4°23′，在比利时北部和斯海尔德河的下游，距北海 89 海里。

安特卫普港是比利时第二大工业中心，也是北欧北部的贸易中心。截至 2010 年年末，

安特卫普港的货物吞吐量预计为1.78亿吨，较2009年增长了13%。出现这项增长主要是因为集装箱货物再次越过1亿吨大关，真正创下了新纪录。液体货物在2010年也像集装箱那样创下了全新纪录。不过另一方面，虽然常规杂货的情况好于2009年，但是仍然赶不上2008年的水平。尽管如此，安特卫普港依然是欧洲领先的杂货港，不过这一地位近来正面临越来越大的压力。



图1.6 横滨港

2010年集装箱运量增长了17.8%，达到102 775 000吨。按TEU(20英尺标准集装箱)计算，集装箱运量增长了16.1%，达到8 483 000个标准箱。滚装货部分也增长了14.8%，达到360万吨。不过与2008年相比，滚装货还是减少了16.9%。尤其是新车进口更是回到了2008年水平。常规杂货增长了6.3%，达到1 110万吨，但是依然远低于2008年水平。2012年中科院发布的2012年全球头20位集装箱港口中安特卫普港位列第15位，集装箱吞吐量在880万标准箱左右。

2010年散货运量再次出现上升趋势，较上年增长了7%。液体货物和干散货都创下了新的增长纪录，分别增长了4.8%和12.0%。液体货物的表现好于2008年，较2008年增长了5.4%。原油和化学品是这一部分中增幅最大的，分别增长了20.67%和18%。虽然干散货的表现优于2009年，但是仍然远远落后于2008年水平。煤炭的吞吐量则继续下滑。

安特卫普港是欧洲主要的管线枢纽，也是最大的化学工业群。它提供300多条定期班轮服务，每年发送14 000个海运航班，到达800多个目的地。2010年，集装箱吞吐量突破1亿吨大关，使港口的集装箱吞吐量几乎翻了一倍。2012年，安特卫普港的吞吐量达到了1.84亿吨。

由于斯海尔德河和海口航道的改善，安特卫普港可容纳10万吨级的船舶泊靠装卸货物，吃水47英尺的船可自由进出。码头起重机的起卸能力为800吨。整个港区面积为1.78万公顷，其中各类型的码头面积共1 350公顷，码头全长99公里，集装箱码头泊位18个，储油舱1 200万立方米，还有339英亩(137.2万平方米)的冷藏仓库。安特卫普港如图1.7所示。





图 1.7　安特卫普港

(8) 马赛港。马赛位于法国南部的地中海岸边，是法国的第二大城市，也是法国最大的工业中心和港口城市。马赛港是法国最大的港口，迄今大约有 2 600 多年的历史，它也是地中海沿岸的第一大港口。马赛港的年吞吐量为 1 亿吨左右，目前排名为欧洲第四位。集装箱方面，马赛港集装箱吞吐量在欧洲排在第二十位。

马赛港区分为老港区和新港区，各港区有一定分工。老港区建于 1839—1844 年，港区东西长 800 米，南北宽 250 米，呈长方形状。航道水深 8 米，海流平静，气候温和，航行条件好。老港区以杂货、修船、集装箱的装卸及客运为主，是欧洲最大的客运港，年客运量为 100 万人次。新港区在老港区的西北方向，1845 年建成第一个码头，以后又陆续向西北延伸，扩展到罗纳河河口，港区长达 70 公里。全部码头区长 19 公里，水深 6～14.5 米，有防波大堤保护着 7 个码头区，可以停靠 100 艘轮船，与世界上 300 多个港口有船只来往。每年进出口的货船在 2 万只以上，货物吞吐量达 1 亿吨，占法国港口总吞吐量的 1/3。港区设备先进，港口装卸齐全，拥有大中小起重机 200 多台。海湾水深面广，少险滩急流，海潮涨落变化不大，能见度好，非常适合船只的停泊和航行。

马赛港进口货物以石油、液化天然气为主，约占总进口量的 2/3，此外有粮食、油料、咖啡、棉花和化肥等。进口的石油和加工后的石油产品，主要通过马赛港的输油管道运到法国各地及邻近的瑞士、奥地利、德国等。

马赛港还有一些专门用途的港区与码头泊位。马赛港不仅为法国的经济发展服务，而且也为欧洲的经济发展服务，其航运路网不断扩展。由于马赛港作为石油和天然气转运基地的作用日趋重要，因此，许多管线从港区向外呈扇形伸展。马赛港把法国和欧洲紧密地联系起来了。马赛港如图 1.8 所示。

(9) 伦敦港。伦敦港是英国最大的海港。伦敦始建于公元前 43 年，历史上就是一个海运昌盛的地方，19 世纪以来成为世界上重要的国际贸易中心和金融中心。1909 年，英国伦敦市的一些私营码头和公司联合成立了伦敦港务局，统一管理泰晤士河和航道，首先从河床挖出了 5 亿吨泥沙，使这条河成为当时世界上最深的河运水道。此后，伦敦港的发展经历了曲折的历程。今天的伦敦港区主要分布在市中心以东 40 公里的提尔伯里和沿河

下游。这里的港区水域面积达 63 公顷，码头岸线长 8.2 公里，有 4 个主要港池，水深 11～12 米，可以停泊 3 万吨级的货船。港池内有 4 个集装箱泊位、3 个滚装泊位和其他杂货泊位。其中，集装箱泊位是欧洲最现代化的集装箱码头。



图 1.8 马赛港

逾半个世纪以来伦敦最大型的基建项目——伦敦门户港，预期在 2013 年第四季落成投产。建成后，该港将是欧洲当今最先进靠泊超大型货柜船的深水港，以挂靠接待至少万箱配载的超大型货柜船为主。为了解决大船进港的问题，英国政府在该港至出海段的泰晤士河下游长达 100 公里的航道进行大规模疏浚工程，使其达到水深 17 米，加上潮汐涨退水位高低的 6 米，可以在涨潮高峰达到水深 23 米，完全可满足万箱乃至 1.8 万箱货柜船的自由进出港口的需要。



(a)



(b)

图 1.9 伦敦港

欧洲的世界级大港还有德国的汉堡港等。

2） 我国主要港口

我国的主要港口有宁波—舟山港、上海港、天津港、广州港、苏州港、青岛港、大连港、唐山港、秦皇岛港、营口港、南京港、深圳港、南通港、连云港、湛江港、厦门港、烟台港、温州港、福州港、北海港、海口港等。据新华社报道，中国交通运输部最新发布

的公路水路交通运输统计公报显示，2011 年中国亿吨港从 2010 年的 22 个增加至 26 个。其中，沿海亿吨港口 17 个，内河亿吨港口 9 个。包括上海港在内，还有宁波—舟山港、天津港、广州港、苏州港、青岛港、大连港、唐山港、秦皇岛港、营口港、日照港、深圳港、烟台港、南通港、连云港港、湛江港、厦门港、南京港、镇江港、北部湾港等 26 个港口位列世界亿吨大港的行列。参见表 1-1。

表 1-1　我国货物吞吐量超过亿吨的港口　　单位：亿吨

港　口	货物吞吐量	港　口	货物吞吐量
沿海港口		内河港口	
宁波—舟山港	6.94	苏州港	3.80
上海港	6.24	南京港	1.73
天津港	4.53	南通港	1.73
广州港	4.31	湖州港	1.47
青岛港	3.72	江阴港	1.29
大连港	3.37	泰州港	1.20
唐山港	3.13	镇江港	1.18
秦皇岛港	2.88	重庆港	1.16
营口港	2.61	嘉兴内河港	1.07
日照港	2.53		
深圳港	2.23		
烟台港	1.80		
厦门港	1.57		
连云港港	1.56		
湛江港	1.55		
北部湾港	1.53		
黄骅港	1.13		

（1）宁波—舟山港。宁波—舟山港位于浙江省东北海岸，港区涉及宁波市和舟山市。宁波港位于我国大陆海岸线中部，南北和长江“T”形结构交汇点上，地理位置适中，是中国著名的深水良港。2006 年 1 月 1 日原宁波港和舟山港正式合并。港口条件十分优越，星罗棋布的舟山群岛诸岛屿是港口的天然屏障。如今港区主要分布在宁波镇海、北仑海岸，以及舟山岛南海岸。港口自然条件得天独厚，内外辐射便捷。海上至中国香港、中国台湾高雄、釜山、大阪、神户均在 1 000 海里之内，向外直接面向东亚及整个环太平洋地区，向内不仅可连接沿海各港口，而且通过江海联运，可沟通长江、京杭大运河，直接覆盖整个华东地区及经济发达的长江流域，是中国沿海向北美洲、大洋洲和南美洲等港口进行远洋运输的理想集散地。大型国际远洋船舶是经虾峙门深水航道进出的。目前港口已成为集装箱远洋干线港、国内最大的矿石中转基地、国内最大的原油转运基地、国内沿海最大的液体化工储运基地和华东地区重要的煤炭运输基地。

2010年，宁波—舟山港货物吞吐量为6.33亿吨，集装箱吞吐量为1 315万标准箱，同比增长25.2%，货物吞吐量跃居世界首位，集装箱吞吐量排名快速跃升为中国内地港口第三位。同年，宁波—舟山港积极吸引船公司新开航线，截至年底，航线总数达228条，同比净增加12条，远洋干线比例提升为53.5%。2011年，宁波—舟山港货物吞吐量为6.91亿吨，同比增长9.16%；集装箱吞吐量达到1 480万标准箱，同比增长12.6%。宁波—舟山港如图1.10所示。

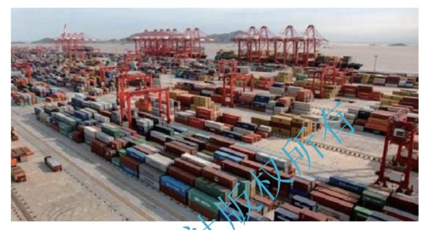


图1.10 宁波—舟山港

(2) 天津港。天津港在渤海湾西岸，位于海河下游及其入海口处，地处东经117°42′、北纬38°59′，是环渤海中与东北、西北等内陆地区距离最短的港口，是首都北京的海上门户，由天津、塘沽、新港三部分组成，也是亚欧大陆桥最短的东端起点。天津港是我国华北、西北和京津地区的重要水路交通枢纽，对外交通十分发达，已形成了颇具规模的立体交通集疏运体系。

天津港主航道水深已达−21.0米，岸线总长3.27万米，拥有各类泊位159个，其中万吨级以上泊位102个，公共泊位岸线总长21.5公里。25万吨级船舶可以自由进出港，30万吨级船舶可以乘潮进出港。

2011年，天津港货物吞吐量超过4.5亿吨，同比增长9%，在世界港口货物吞吐量排名中跃居第四位。2012年1～2月，该港实现货物吞吐量6 922.2万吨，集装箱吞吐量为177.2万标准箱，分别比2011年同期增长5.11%和5.15%。天津港如图1.11所示。

(3) 广州港。广州港位于东经113°36′，北纬23°06′，地处我国外向型经济最活跃的珠江三角洲地区的中心。港区分布在广州、东莞、中山、珠海等城市的珠江沿岸或水域，从珠江口进港，依次为虎门港区、新沙港区、黄埔港区和广州内港港区。

2011年，广州港完成货物吞吐量4.48亿吨，同比增长5%，集装箱吞吐量为1 440万标准箱，同比增长13.4%；港口货物吞吐量居世界港口第五位。目前，广州港已发展成为全球十大集装箱干线港。

广州港国际海运通达80多个国家和地区的300多个港口，并与国内100多个港口通航。主要从事石油、煤炭、粮食、化肥、钢材、矿石、集装箱等货物装卸(包括码头、锚地过驳)和仓储、货物保税业务及国内外货物代理和船舶代理；代办中转、代理客运；国内外船舶进出港引航、水路货物和旅客运输、物流服务、兼营业务有对外贸易和转口贸易；自营和代理除国家组织统一联合经营的出口商品和国家实行核定公司经营进出口商品

以外的其他商品和技术的进出口业务；船舶加水、船舶供应；港口劳务服务、通信服务；港口机械制造、加工、修理；船舶、汽车修理等业务。广州港如图 1.12 所示。



图 1.11　天津港

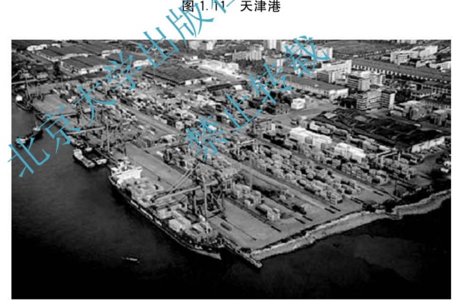


图 1.12　广州港

（4）苏州港。苏州港地处长江入海口的咽喉地带，西起长山(张家港与江阴交界处)，东至浏河口南(太仓与上海交界处)，背靠经济发达的苏州、无锡、常州地区，东南紧邻上海，为长江沿线外向型经济发展和以集装箱为主的外贸物资运输服务。苏州港有三个港区，即张家港港区、常熟港区和太仓港区。苏州港已成为上海国际航运中心集装箱枢纽港的重要组成部分、江苏第一大外贸港，拥有优良的长江港口岸线资源。全市拥有长江岸线 139.9 公里，包括太仓港区 38.8 公里 、常熟港区 37.5 公里 、张家港港区 63.6 公里三大港区 ；在所有长江岸线中，可用于港口开发的岸线 53.3 公里。在三个港区中，又以太仓港区的深水岸线资源最为优良，不冻不淤，码头前沿水深 12.5 米，主航道水深 30～40 米，宽度1 500～2 000 米，5 万吨级船舶可原地调头，是国内绝无仅有的黄金岸线。

2011年，苏州港完成货物吞吐量3.8亿吨，比2010年增长15.6%；超越了青岛港的3.7亿吨，在全国各大港口中仅次于宁波—舟山港、上海港、天津港、广州港，跻身前五位，同时跃升为全球十大港口第七名。

2012年，苏州港（包括张家港港区、太仓港区和常熟港区）完成货物吞吐量4.28亿吨，在全国排名第五，在全球排名第七，完成集装箱吞吐量586万TEU，位列全国第九，同比增长12.6%和25.1%，外贸货物吞吐量1.05亿吨，其中太仓港增长幅度最大，达到4 343万吨，同比增长了21.58%。苏州港如图1.13所示。



图1.13 苏州港

（5）青岛港。青岛港位于东经120°19′，北纬36°05′，在山东省东南海岸胶州湾内。该港进出口主要货物有煤、盐、石油、钢铁、矿建材料、化肥等，是我国外贸主要港口之一，占全港吞吐量的45%，每年进出的外贸船舶大约为1 300多艘。

青岛港由青岛老港区、黄岛油港区、前湾新港区三大港区组成。拥有码头15座、泊位72个。其中，可停靠5万吨级船舶的泊位有6个，可停靠10万吨级船舶的泊位有6个，可停靠30万吨级船舶的泊位有两个。青岛港主要从事集装箱、煤炭、原油、铁矿、粮食等进出口货物的装卸服务和国际国内客运服务，与世界上130多个国家和地区的450多个港口有贸易往来。

2010年，青岛港货物吞吐量一举突破3.5亿吨，同比增长11%，集装箱吞吐量突破1 200万标准箱；2010年青岛港吞吐量居世界第七位，其中外贸吞吐量继续保持全国沿海港口第二位，集装箱吞吐量居世界第八位。2011年，青岛港货物吞吐量为3.75亿吨，同比增长7.14%；集装箱吞吐量为1 302万标准箱。青岛港如图1.14所示。

（6）大连港。大连港位于东经121°39′，北纬38°55′，地处辽东半岛的南端、我国黄海之滨、大连湾内，港口外面有大小两个山岛对峙，扼住了湾口的咽喉，形成天然屏障。湾内风平浪静，平均水深9米，最深处12米，年平均气温10℃，是四季通航的天然良港。大连港港区辽阔，陆域面积8万平方公里，水域面积346平方公里，平均水深10米，最深处为33米。码头泊位65个，码头岸线总长13 000米。海湾沿岸无大河流注入，附近也无海域泥沙流影响，港内无淤积现象。这里气候温和，冬季港区不结冰。



图 1.14　青岛港

2011 年，大连港跻身全球港口货物吞吐量十强，是世界上超过亿吨的大港口之一；该港货物吞吐量为 2.67 亿吨，同比增长 13.4%；集装箱吞吐量为 635.1 万标准箱，同比增长 21.2%。同年，大连港新开外贸集装箱航线 7 条，新开或加密内贸集装箱航线 6 条，新增环渤海支线船舶 9 艘。目前，大连港共有集装箱航线 92 条，与世界上 160 多个国家和地区的 300 多个港口通航。

中国北方的港口大多数集中在渤海湾，渤海湾内最大的港口是大连港。它位于辽东半岛南端，东濒黄海，西临渤海，南隔渤海海峡与山东半岛上的蓬莱遥遥相望。

大连港地处东北亚，与近邻朝鲜、韩国和日本国之间的海上运输十分便捷，与北美洲、南美洲和东南亚及世界各地之间的联络也十分频繁。大连港不仅是辽宁省的外贸中心，也是我国东北地区和内蒙古对外贸易的重要港口。大连港是我国东北地区通往我国其他地区和海外的海上大门。大连港是我国五大港口之一，有“北方明珠”之称，如图 1.15 所示。

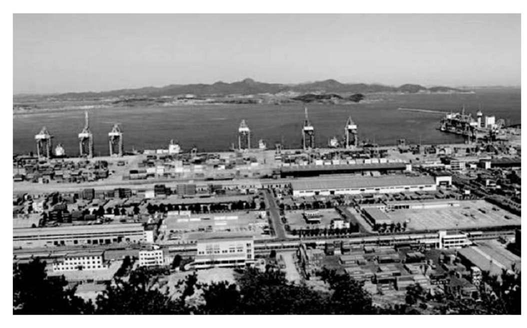


图 1.15　大连港

（7）唐山港。唐山港位于河北省唐山市东南沿海，为我国沿海的地区性重要港口，是能源、原材料等大宗物资专业化运输系统的重要组成部分。唐山港包括三个港区，即曹妃甸港区、京唐港区和丰南港区。其中，曹妃甸港区是以服务曹妃甸循环经济示范区和大宗散货转运为主的大型综合性港区，为邻港冶金、石化、能源、装备制造、建材等大型重化工业服务；利用深水岸线资源优势，发展大宗原材料转运功能，并承担“北煤南运”的重要任务。京唐港区是为腹地经济发展所需各类物资运输服务的综合性港区，为唐山市及其他腹地的通用物资转运服务，并在唐山港煤炭运输中发挥辅助作用。丰南港区规划建设地点位于丰南沿海工业区，东与曹妃甸新区相连，西与天津滨海新区相连，北距沿海高速公路15公里，交通便利、区位优越。

2010年，唐山港完成货物吞吐量2.506 2亿吨，增长42.1%，成为国内第10个吞吐量突破2亿吨的大港。2011年，唐山港吞吐量达3.17亿吨，同比增长26.49%，成为全国第八个、河北省第一个年货物吞吐量突破3亿吨的港口；同年，唐山港泊位总数达到68个，总通过能力达到2.6亿吨。唐山港如图1.16所示。



(a) (b)

图1.16 唐山港

（8）秦皇岛港。秦皇岛港位于北纬39°456′，东经119°37′，地处河北省。靠近万里长城东端的渤海湾西岸，在大沽口与葫芦岛之间，气候比较温和，是我国北方著名的中南不冻港，是我国最大的能源输出港和世界上最大的煤港。2011年，秦皇岛港共完成煤炭吞吐量2.53亿吨，增长12.8%；货物吞吐量为2.8亿吨，同比增长8.9%。

秦皇岛油港现有一期、二期两个码头，2.5万吨级泊位两个，5万吨级泊位1个，3 000吨级成品油泊位1个，年通过能力1 650万吨。油港周边储油罐区容量为35万立方米，其中原油重油罐容量为16万立方米。在距油港10公里处还有中国石油集团的70万立方米原油储罐区。油罐区有3座铁路装卸栈桥及自备铁路线，可同时满足190节罐车装卸作业。油港进出的东航道为双向航道，水深13.5米，宽120米，可进出5万～7万吨级船舶，目前已竣工的10万吨级航道水深16.5米，宽200米，15万吨级以下船舶可自由出入。秦皇岛港如图1.17所示。

（9）营口港。营口港是辽宁沿海经济带上的重要港口，沈阳经济区的唯一港口，也是东北地区及内蒙古东部地区最近的出海港。包括营口、鲅鱼圈、仙人岛和盘锦四个港区，形成陆域面积30多平方公里，共有包括集装箱、滚装汽车、煤炭、粮食、矿石、大件设备、钢材、成品油及液体化工品和原油9个专用码头在内的61个生产泊位，最大泊位为

20 万吨级矿石码头和 30 万吨级原油码头，集装箱码头可停靠第五代集装箱船。

2011 年，营口港货物吞吐量为 2.608 亿吨，同比增长 15.5%；集装箱吞吐量为 403.3 万标准箱，同比增长 20.8%，货物吞吐量跃居我国大陆港口第十位。营口港如图 1.18 所示。



图 1.17 秦皇岛港



图 1.18 营口港

（10）日照港。日照港位于中国海岸线中部，地理坐标为东经 119°33′，北纬 35°23′，东临黄海，北与青岛港、南与连云港毗邻，区位优势明显，自然条件得天独厚。隔海与日本、韩国、朝鲜相望。港口港区湾阔水深，陆域宽广，气候温和，不冻不淤，适合建设包括 20 万～30 万吨级大型深水码头在内的各类专业性深水泊位 100 余个，为我国名副其实的天然深水良港。目前，日照港拥有现代化的 3 个集装箱泊位，码头前沿水深分别为－16 米和－17 米，年设计通过能力 150 万标准箱，集装箱专用堆场超过 40 万平方米，日照港目前是全国沿海港口吃水最深、后方堆场最大的集装箱码头之一。此外，日照港还拥有国

内吃水最深的两个15万吨级煤炭专用泊位，码头前沿水深－17米；拥有1个5万吨级煤炭专用泊位，它是国家实施“西煤东运，北煤南运”战略的重要出口，也是西部大开发战略的重要通道。

2011年，日照港货物吞吐量达到2.52亿吨，同比增长11.8%，港口总资产为335亿元，泊位通过能力超过1.5亿吨。日照港如图1.19所示。



图1.19　日照港

(11) 深圳港。深圳港位于广东省珠江三角洲南部，珠江入海口伶仃洋东岸，毗邻香港。全市260公里的海岸线被九龙半岛分割为东西两大部分。西部港区位于珠江入海口伶仃洋东岸，水深港阔，天然屏障良好。经珠江水系可与珠江三角洲水网地区各市、县相连，经香港暗士敦水道可达国内沿海及世界各地港口。东部港区位于大鹏湾内，湾内水深－14～－12米，海面开阔，风平浪静，是华南地区优良的天然港湾。

截至2010年年底，在深圳港挂靠的国际集装箱班轮航线达230条，比2009年增加46条。开辟了国内沿海港口内贸班轮航线8条，通航100多个国家和地区的300多个港口，是我国内地国际班轮公司和国际班轮航线最多的港口，也是世界上为数不多的班轮航线完全覆盖所有航区的港口之一。2011年，深圳港货物吞吐量为2.23亿吨，同比增长1.03%，其中外贸货物吞吐量为1.75亿吨，同比增长2.32%；集装箱吞吐量为2 257.07万标准箱，同比增长0.27%，其中重箱1 483.69万标准箱，同比增长3.15%；进出港旅客383.71万人次，同比增长14.92%；集装箱吞吐量稳居我国港口第二名，世界集装箱港口第四名。深圳港如图1.20所示。

(12) 烟台港。烟台港位于东经121°23′46.9″，北纬37°32′51.8″，地处山东半岛北侧芝罘湾内，隔海与辽东半岛相望。港区水域面积867.4平方公里，水深域阔，不冻不淤。烟台港有芝罘湾港区、西港区、龙口港区、蓬莱港区四大港区，共有76个各类泊位，37个万吨级以上深水泊位，泊位最大水深－20米；码头岸线总长14 000余米，货场总面积277万平方米，仓库总面积14.6万平方米，铁路专用线26公里，34艘船舶，800余台(套)港口作业机械，其主航道水深－17米，底宽180米，15万吨级船舶乘潮可自由进出港口。



图 1.20 深圳港

烟台港已与世界 100 多个国家和地区的 150 多个港口直接通航。近年来，烟台港现已开通 10 余条国际集装箱班轮航线，可承接、中转世界各地适箱货物，尤其是中韩国际旅客运量和集装箱运量增长迅速，已开辟内贸航线 18 条。

目前，烟台港总体布局规划已经国家正式批准实施，总布局分为客货区、集装箱区、散货区和远景发展区。至 2020 年，烟台港将拥有 58 个泊位，其中包括 43 个深水泊位，年货物吞吐量将达到 4 500 万吨以上。

2011 年，烟台港完成货物吞吐量 1.8 亿吨，同比增长 20%。烟台港如图 1.21 所示。



图 1.21 烟台港

(13) 南通港。南通港区位于东经 120°48′54″，北纬 32°00′45″，东濒黄海，南临长江，是海轮进入长江的第一个港口，离上海吴淞 104 公里，距长江口 191 公里，处于海、江、河联运的枢纽地位，是通吕、通扬运河的交汇点。经水路南抵上海，倚连京沪、沪杭铁路，溯江而上，可以直达南京、皖、赣、鄂、湘、川等省市，经港内运河可与京杭大运河贯通。该港于 1982 年 11 月被批准对外国籍船舶开放，是国家一类开放口岸，国家沿海主要港口之一，上海国际航运中心组合港北翼重要港口和国际港口协会成员港，现与世界上 65 个国家和地区的 199 个港口通航。目前，港口拥有 15 个泊位，其中有 4 个 3 000 吨级

泊位，两个5 000 吨级泊位，两个 25 000 吨级泊位，码头岸线长为 1 941 米，码头前沿水深有 4～10.8 米。

2011 年，南通港进出国际航行船舶 4 862 艘次，港口货物吞吐量达到 1.73 亿吨，同比增长 15%，完成外贸货物吞吐量 3 322.11 万吨，同比增长 2.38%；集装箱吞吐量完成 53.98 万标箱，同比增长 16.8%。南通港如图 1.22 所示。



图 1.22　南通港

(14) 连云港港。连云港位于太平洋西海岸、中国黄海之滨，地处东经 119°27′，北纬 34°44′，韩国、日本等国家主要港口相距在 500 海里的近洋扇面内。连云港港现为江苏最大海港、苏北和中西部最经济便捷出海口、新亚欧大陆桥东桥头堡，是我国沿海主枢纽港和能源外运的重要口岸之一，以腹地内集装箱运输为主并承担亚欧大陆间国际集装箱水陆联运的重要中转港口，是集商贸、仓储、保税、信息等服务于一身的综合性大型沿海商港。连云港港已建成泊位 52 个，岸线长 11.15 公里，其中万吨级以上生产性泊位 44 个，包括煤炭、集装箱、木材、粮食、危险品等专业码头，最大散货泊位 30 万吨级，最大集装箱泊位 10 万吨级。现已建成 25 万吨级航道，可通航世界最大集装箱船。目前已形成老港区、庙岭港区、墟沟港区三大港区，已经成为一个初具规模，大中小泊位配套，散杂货、集装箱并举，运输功能齐全，内外贸兼顾，以外贸运输为主的综合性国际贸易运输枢纽港。到目前为止，连云港港开通了至日本、韩国、美国、地中海、欧洲、沿海支线、内贸航线等多条集装箱航线，内贸航班直达黄埔、泉州等南方港口。连云港港集装箱航班密度每月已达 150 班，确立了华东地区的内贸中转港和外贸基本港地位。

2011 年，连云港港完成货物吞吐量 1.66 亿吨，同比增长 23%；集装箱吞吐量完成 485 万标箱，同比增长 25%。

连云港港吞吐量中 60%左右的货物来自中西部省区，外贸运输量比重始终在 60%以上，成为全国进口氧化铝、出口小麦和胶合板第一大港，出口焦炭第二大港。连云港港如图 1.23 所示。

(15) 湛江港。湛江港位于东经 110°24′，北纬 21°11′，在我国大陆最南端的广东省雷州半岛，东临南海，南望海南岛，西靠北部湾，北倚大西南，是中国大西南和华南西部地区货物进出口的主要通道，也是中国内地通往东南亚、非洲、欧洲等国家和地区航程最短的港口，现已与世界 100 多个国家和地区通航。湛江港素以天然深水良港著称。深水岸线长达 97 公里，具备建造 20 万～30 万吨级航道和码头的良好条件。港湾外有四岛拱卫，形

成天然屏障。港内水域宽阔，水深浪静。

湛江港现有生产性泊位 38 个，其中万吨级以上 26 个，拥有全国最大的 30 万吨级陆岸原油码头、华南地区最大的 25 万吨级铁矿石码头和亚洲地区最深的 30 万吨级航道，港口年通过能力 4 954 万吨。港区仓库面积 22.7 万平方米，堆场面积 133.4 万平方米，油罐容积 54.2 万立方米。湛江港可承担集装箱、件杂货、散货、重大件、危险品、石油、液体化工品等百余种货物的装卸、储存、转运业务及旅客和汽车滚装运输，同时还开展货物代理、船舶代理、船舶航修、船舶运输、保税仓储、出口监管仓储等业务。湛江港已发展成为功能齐全、设备先进的综合性现代化大港。

2011 年，湛江港完成货物吞吐量 1.55 亿吨，同比增长 13.9%，连续 4 年保持亿吨以上。湛江港如图 1.24 所示。



图 1.23 连云港港

图 1.24 湛江港

（16）厦门港。厦门港是我国东南沿海重要的天然深水良港，位于东经 118°04′，北纬 24°27′，处上海与广州之间，福建省东南的金门湾内，九龙江入海口。厦门港湾外围大小金门等岛屿形成一道天然屏障，港内水域宽阔、水深浪小、不冻不淤。该港是一个大、中、小泊位配套的多功能、综合性的现代化大港，由东渡港区、海沧港区、嵩屿港区、东部港区、旅游客运港区组成。其岸线总线 154 公里，适于建港的岸线 31.6 公里，自然条件优越。现有锚地面积 18.99 平方公里，规划锚地面积 52 平方公里，进港航道全长约

40.3 公里，水深达到－14 米，10 万吨级船舶可乘潮出港。

2011 年，厦门港货物吞吐量为 1.56 亿吨，同比增长 12.4%，其中外贸货物吞吐量 8 034 万吨，同比增长 12.7%；完成集装箱吞吐量 646.5 万标准箱，比 2010 年同期增长 11%，其中内贸箱量突破 150 万标准箱，同比增长 29.8%。厦门港如图 1.25 所示。

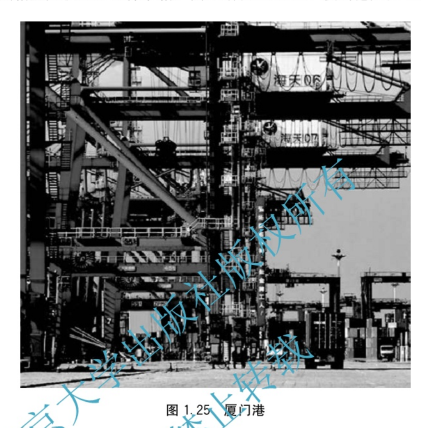


图 1.25 厦门港

(17) 南京港。南京港位于东经 118°44′，北纬 32°05′54″，依托华东重镇南京市，经济地位突出，交通条件优越，是我国沿海主要港口之一。南京港是我国最大的内河港口，也是长江下游水陆联运和江海中转的枢纽港，处于铁路、公路、管道、航空和水运的交会点。该港将以原材料、能源等大宗散货和集装箱运输为主，大力发展临港工业和物流业，将建设成为多功能、综合性港口。

2007 年，南京港完成货物吞吐量 1.07 亿吨，集装箱吞吐量首次突破 100 万 TEU，双双创下历史新纪录。2011 年，南京港完成货物吞吐量 1.895 亿吨，同比增长 19.6%。

(18) 温州港。温州港位于我国东南沿海，北邻宁波港、南毗福州港，东南与台湾的高雄、基隆港隔海相望，居于以上海浦东为龙头的长江三角洲经济区内，拥有 350 公里海岸线，地理位置优越。温州港是浙南地区南北沿海海运、远洋运输的中心枢纽，也是我国沿海 25 个主要港口之一，在全国综合运输网中居于重要地位。

(19) 海口港。海口港位于海南岛北部，海口湾中部海岸线上(海口湾处于东经 110°15′，北纬 20°05′，北临琼州海峡，东与铺前湾交界，西至澄迈湾，是一个近似半圆形的开敞海湾)，北隔琼州海峡与我国广东省雷州半岛相望。海口港地处南海航运中枢，素有“琼州门户”之称。

海口港是宋元以来海南岛对外贸易的重要港口，又是岛上居民出洋谋生的主要口岸，也是历代封建王朝驻扎水军的海防要塞。

海口港是海南省对外贸易的重要口岸，现与日本、朝鲜、马来西亚、新加坡、泰国、

印度尼西亚、科威特、沙特阿拉伯等二十多个国家和地区有贸易运输往来。海口港又是海南省旅客进出的重要通道，目前开通了海口—海安、海口—北海、海口—湛江、海口—深圳、海口—广州等地汽车、旅客滚装轮航班，每年旅客进出港量约 140 万人次；开通了海口—广州、湛江、北海国内集装箱航线。

（20）珠海港。珠海港地理坐标为东经 114°20′，北纬 21°44′。珠海南与澳门陆地相连，东与深圳、香港隔海相望，西隔虎跳门、崖门与台山、新会相望，北与中山接壤。全市 7 660 平方公里，其中海域面积 6 030 平方公里，拥有 146 个海岛，陆域面积 1 630 平方公里。珠海港包括高栏、万山、香洲、九洲、井岸、洪湾、唐家七大港区，海岸线总长 691 公里，距离大西国际水道仅 1 海里（1 海里＝1.852 公里，余同），通过西江可实现江海联运。珠海港是全国 25 个沿海主要港口之一。

2011 年，珠海港累计完成货物吞吐量 7 187.3 万吨，同比增长 18.68%；完成集装箱吞吐量 81.49 万标准箱，同比增长 15.96%。其中，珠海港集团完成货物吞吐量 2 500.04 万吨（含电厂、中化码头、鑫和码头），同比增长 18.31%；集装箱吞吐量 47.48 万标准箱，同比增长 10.23%；散杂货吞吐量 2 110.74 万吨，同比增长 17.58%。实现营业收入 7.09 亿元，同比增长 33%；实现净利润 2.28 亿元，同比增长 8.6%。截至 2011 年 12 月，集团共有企业 43 家，总资产 92 亿元。

（21）镇江港。镇江港位于长江三角洲暨江苏省中部的镇江市，地处京杭大运河与长江十字交汇处。地理坐标为东经 119°26′30″，北纬 32°13′。上距南京 87 公里，下距长江入海口 279 公里。

（22）汕头港。汕头港地理坐标为东经 116°40′20″，北纬 23°21′12″。汕头港位于广东省东部沿海，美丽富饶潮汕平原的南部，居福州至广州黄金海岸中央，东临台湾海峡，距高雄 214 海里，西距香港 187 海里。

汕头港拥有 3.5 万吨级、2.5 万吨级、2 万吨级、1.5 万吨级、5 000 吨级、3 000 吨级集装箱、杂货、煤炭、客运等码头泊位 32 个。

汕头港是交通运输部确定的全国 25 个沿海主要港口之一，与世界 57 个国家和地区的 268 个港口有货运往来，担负着粤东、闽西南、赣南地区对外贸易进出货物的运输。

（23）北海港。北海港地处广西南陲，南海北部湾畔，是广西对外开放的重要港口。北海港下辖石步岭作业区和海角作业区，总面积为 1.41 平方公里，现有生产性泊位 10 个，其中千吨级泊位 5 个，万吨级以上深水泊位 5 个，最大泊位可靠 7 万吨级船舶。年设计通过能力 215 万吨，其中，集装箱专用泊位一个，年设计通过能力为 5 万 TEU。目前，港口实际吞吐量已达 700 万吨。主航道全长 24.6 公里，底宽 160～180 米，航道水深 －11.5 米。北海港有锚地三个，水深－16.1 至－12 米。

北海港水域地域宽广，地理优势显著：背靠大西南，面向东南亚，南与海南隔海相望，西濒越南，处于“一城系四南”的中枢位置，而且，北海是广西唯一具备“海、陆、空”立体交通网络的地市，北海港也因此成为中国西南地区货物进出口东南亚及欧洲、非洲海上航程最便捷的港口之一。目前，北海港已发展成为一个以集装箱、件杂货运输和客运码头为主，为内外贸运输服务的综合性商港，与世界 98 个国家和地区的 218 个港口有贸易往来。

(24) 防城港。防城港是中国大陆海岸线最西南端的深水良港；是全国 25 个沿海主要港口之一，中国西部地区第一大港；是东进西出的桥头堡，西南地区走向世界的海上主门户；是连接中国—东盟、服务西部的物流大平台。

防城港地理坐标为东经 108°20′，北纬 21°37′，位于广西南部北部湾北岸，地理位置和地缘条件得天独厚。港湾水深避风，三面环山，犹如内陆湖泊。航道短，水域、陆域宽阔，可利用岸线长。

防城港北接黔川，西靠云南，东临粤、琼、港澳，南濒北部湾，是连接中国大陆资源丰富的大西南和经济活跃的东南亚地区的枢纽地带。已与 70 多个国家和地区的 220 个港口通航，海运网络覆盖全球。集装箱航线开辟了东南亚、东北亚、中东、欧洲、美国西部、美国东部、中国澳门、中国香港的国际直航或中转班轮航线，以及防城港—蛇口/赤湾—全球集装箱公共快线。

(25) 北部湾港。现北部湾港由原广西沿海防城港、钦州港和北海港三大港口合并而成。2012 年，北部湾港港口货物吞吐量为 17 437 万吨，同比增长 113%。北部湾港拥有集装箱班轮航线 30 多条，每周 50 多个班次，与世界 100 多个国家和地区的 200 多个港口通航，海运物流网络已伸向全球。

3) 无水港

随着国际竞争程度的日益激烈和竞争层次的不断提升，沿海港口之间的竞争正逐渐演变为以下五大竞争：①港口所参与的国际供应链之间的竞争；②争取内陆腹地和资源的竞争；③无水港建设的竞争；④海铁联运模式的竞争；⑤两港联动，实现无缝链接的竞争。

(1) 概念。无水港(dry port)是指“无水的港口”，实际是指在内陆地区建立的具有报关、报验、签发提单等港口服务功能的物流中心。在无水港内设置有海关、检验检疫等监督机构为客户通关提供服务。同时，货代、船代和船公司也在无水港内设立分支机构，以便收货、还箱、签发以当地为起运港或终点港的多式联运提单。内陆的进出口商则可以在当地完成订舱、报关、报检等手续，将货物交给货代或船公司。

(2) 无水港的工作模式。无水港可以提高运输效率，降低运输成本，是由无水港的工作模式决定的。无水港不临江海、没有船舶，货物是在无水港内“一站式”完成订舱、报关、报验、签发提单等一切通关手续，相当于把海港搬到了内陆，然后通过海铁联运的方式将货物运送到沿海港口，集装箱就可以直接装船出海了。这样就可以大大减少需要在海港运作的一系列复杂环节、大量的时间和运输成本。

无水港基于海铁联运而建立，地处内陆腹地，具有运能大、成本低、污染少、货源广泛、资源丰富等突出优势。在等量运输的情况下，铁路、公路、航空的能耗比为 1∶9.3∶18.6，铁路的二氧化碳排放量仅为公路运输的一半。据估算，利用海铁联运进行运输，比用公路运输集装箱节约运输成本超过 30%，可以大大提高产品在国际市场的竞争力。例如，有企业粗略地算过一笔账：与企业传统的自主完成运输、报关、检验、吊装、港口杂项和港口操作费用等相比，每标准箱至少可降低 300 元，按进出口贸易 1 万标准箱计算，可节约费用 300 万元。

无水港工作模式的运作效率，关键在于它与海港的联通方式。海铁联运这种运输方式被认为是最有效的。我们都知道，陆路运输易受交通、天气等因素影响，经常会延误正常

的出口时间。如果选择海铁联运，不仅货物运输出海的时间大大缩短了，且因海铁联运的集装箱规格是统一的，这样又节省了一批集装箱的费用。可以说，海铁联运是最为快捷、经济的海陆联通途径。

在铁路的积极助推下，内陆无水港已成为当地“黄金码头”。沿海港口开通至内陆的集装箱“五定”(定点、定线、定车次、定时、定价)班列，对货主具有相当大的吸引力。据了解，利用集装箱班列进行运输比利用公路运输集装箱的成本要节省50%左右。现在，青岛和郑州之间的集装箱班列甚至已由单层改为双层，运输量大大增加，成本大为降低。

(3) 世界无水港的发展状况。目前，欧洲约有220个无水港，最早的是海斯特无水港，建于1988年；亚洲地区有近100个无水港，其中巴基斯坦和印度发展较早，巴基斯坦最早的无水港拉合尔无水港建于1973年，印度最早的是班加罗尔无水港，建于1981年；美国约有380个主要无水港，其中小型无水港200个。这些无水港规模大小不一。例如，欧洲无水港集装箱装卸量从4万～190万吨，面积从30～200公顷。现在，一些发达国家正在利用无水港发展的机遇，逐渐利用较为环保的铁路运输或者水路运输替代公路运输。

从服务对象来看，国外无水港大多提供集装箱运输服务。例如，距离荷兰鹿特丹港口160公里的芬洛无水港为来自鹿特丹码头的货物提供拼箱、拆箱服务，实现港口功能的后移。也有一些无水港可提供杂货运输的服务，如西班牙瓜哈达拉市无水港。

从服务功能来看，国外无水港尽管名称不尽相同，如内陆验关站、内陆集装箱装卸站(inland container depot，ICD)、集装箱货运站(container freight station，CFS)等，但提供的功能基本相似，主要包括货物收发、拼箱、海关监管、过境运输、配送和物流服务等方面。

从互动模式来看，国外无水港都与相应的沿海港口形成互动关系。例如，2003年建成的欧洲最大的马德里无水港，就与阿尔赫西拉斯港、巴塞罗那港、巴伦西亚港和毕尔巴鄂港四个西班牙主要港口相连，通过不同航线为货物运输提供方便的海上通道。因此，马德里无水港也成了西班牙马德里物流平台的重要组成部分。

从投资模式来看，国外无水港的投资模式主要有四种：政府主导型投资，如欧洲北海地区无水港项目，由“欧洲地区发展基金”提供开发资金的50%，其余资金由相关港口、运输公司等筹集；政府全额投资，如俄罗斯刚刚建成的与圣彼得堡港相连的卡卢加无水港的建设由俄罗斯经济部提供全额资金；港口投资，如美国弗吉尼亚无水港，其建设资金由弗吉尼亚港务集团承担；私人投资，如巴基斯坦锡亚尔科特无水港，是由52家出口商以相似的出资比例组成的斯坦锡亚尔无水港公司来建设与管理的。

(4) 我国无水港的发展状况。近年来，我国各地港口的发展十分迅速，港口间的竞争日趋激烈，争取广阔的经济腹地和货源已经成为港口经营者高度关注的战略性问题，沿海港口之间的竞争正逐渐演变为港口所参与的国际供应链之间的竞争。同时，内陆地区的扩大对外开放也迫切需要低成本、高效率的通关港口，在这两种需求的拉动和铁路部门的积极推动下，我国从北到南已经形成了若干个无水港群，其中包括以大连港为龙头的东北无水港群，由天津港牵头的北方12个省(市、区)无水港群，以及广东、江浙沿海港口向华南与西南内陆辐射的无水港群等，形成了目前我国无水港建设和发展的三种模式。

① 沿海港口为争取货源主动与内陆地区合建无水港。例如，天津港采用的就是这一

模式。天津港通过建立北方地区大通关建设协作机制，开始了港口的全国性战略布局，在北方地区各物流中心城市和过境运输边境口岸建设内陆无水港。通过在内陆 14 个省会城市或主要的集装箱货源生成地建立无水港，完善港口与内陆的运输通道，实现内陆地区与国际航运的贯通。此外，营口港和宁波港建立的金华、义乌、绍兴、余姚及衢州五个无水港也采用的是这种模式，目前运转也比较良好。

② 内陆地区为发展本地经济建立无水港。长沙、贵阳、武汉、南昌、西安等内陆城市与深圳港、广州港、厦门港及宁波港现在通过海铁联运都开通了无水港。例如，以长沙建立的无水港为例。2012 年 7 月 31 日，随着长沙—深圳集装箱铁水联运示范项目的正式启动，深圳港首个无水港在长沙开通启用，这标志着深圳与长沙打通了一条更加快捷的出海通道，内陆地区的广大客商将享受深圳口岸的多种优质、增值服务。长沙无水港由深圳西部港口出资，与湖南安迅物流运输有限公司共同组建的湖南霞凝内陆港有限公司运营，地处长沙金霞经济开发区的新长沙北站。2008 年，以深圳西部港区为试点，开通深圳—长沙“五定”班列，实行海铁联运。3 年来，3.5 万箱“湖南制造”搭乘“五定”班列跨洋出海，运往全球。2011 年，交通运输部与铁道部确定了首批六大集装箱铁水联运通道示范项目，将深圳—长沙线列入其中。在此基础上，长沙无水港建成。该港启用后，客户可以在港区内完成报关、报验、签发提单等港口服务功能，节省大量的时间和资金成本。

长沙无水港的开通将与深圳西部港区形成无缝对接，促进长沙外向型经济的发展。长沙无水港标志着深圳与长沙打通了一条更加快捷的出海通道，对加强深圳与长沙的经济交流与合作，推动两地经济的发展起到积极作用。未来的深圳和长沙将在通关、仓储、金融等物流配套服务上扩大合作范围。深圳市自 2008 年启动海铁联运以来，至今已经开通了 15 条海铁联运线路，包括成都、重庆、长沙、南昌等城市。长沙无水港开通后，深圳市还将继续与内陆城市合作，开通更多的内陆无水港。

深圳市政府计划加大对铁水联运的扶持力度。对铁水联运的集装箱，省内每个标准箱补助 200 元，省外 300 元。而此前只有新开的铁水联运线路才有补助。

③ 沿海港口和内陆地区基于各自发展的需要建立无水港。其中比较有代表性的就是哈尔滨、长春、沈阳和大连建立的无水港。无水港的建立将使大连的货源辐射腹地扩大至整个东北三省。

1.5 国际海运的营运方式

远洋运输是随着航海贸易的发展而发展起来的。所以，远洋运输船舶的营运方式必须与贸易对运输的要求相适应。为了适应不同货物和不同贸易合同对运输的不同需要，也为了合理地利用远洋运输船舶的运输能力，并获得最佳的营运经济效益，当前国际上普遍采用的远洋船舶的营运方式可分为两大类，即班轮运输和租船运输。

1.5.1 班轮运输

1. 班轮运输的产生

19 世纪以前的航运业，通常船长既是船东，又是贸易商，并以木质帆船运输为主。国与国之间的贸易规模也较小，贸易与航运合为一体，很难分开。在这种情况下，货主用

自己的船舶将属于自己的货物从起运地运至目的地出售后，再购买当地的物产运回原地或到其他地点销售。这种使用自有的船舶，自任船长，运送属于自己的货物或属于合伙经营人的国际贸易货物的承运人称为私人承运人(private carrier)。工场数量的增加，农业生产技术的改进，以及工业燃料使用量增大等原因所导致运量的急速增加，使贸易与航海相脱离，出现了专门以承运他人货物为经营业务的公共承运人(public carrier)。到1818年，第一次出现了班轮运输。

班轮运输就是在工农业生产发展、产品的品种和数量增多、运输量激增的条件下，为适应批量小，收、发货人(单位)多，市场性强，要求能以较高的运达速度和有规律地运送市场所需要的工业制成品、半制成品、生鲜食品，以及各种高价货物对运输的需要而发展起来的船舶营运方式。

2. 班轮运输的发展

促进班轮运输的发展主要具有以下原因。

(1) 新大陆的发现和大规模的商品生产促进了国际贸易的发展，为班轮运输准备了充足的货源。由于新大陆及金矿的发现，引起了从欧洲向美洲和澳大利亚的大量移民。在18世纪末和19世纪初，首先在英国，随后在欧洲其他国家发生了工业革命后，蒸汽机被广泛地应用在各个工业生产部门中，以机械生产代替手工操作，使生产急剧发展。在这种情况下，原来的国内市场已不能适应这种需要，必须向世界其他地方寻找商品销售地和原料供应地。工业的发展和人口的增加，使工业发达国家需要确保本国产品的海外市场，并依靠海外进口的原料和粮食，而且每年还要运送将近10万的移民和因此而增加的邮件运输。这样就促进了国际间的贸易发展，在一些航线上就出现了经常而又稳定的货源，为班轮运输的出现和发展提供了必要的货源条件，终于在19世纪最后20年内，使包括旅客、邮件和货物运输在内的班轮运输，从原来单一的不定期船运输的海运船舶营运方式中分化出来，形成了班轮和不定期船两种并存的船舶营运方式。

1817年10月下旬，纽约城各报都刊登了用四艘帆船(Pacific号、Amity号、James Monroe号和Courier号)在纽约—利物浦进行定期班轮运输的广告。1818年1月1日Courier号从利物浦、1月5日James Monroe号从纽约开航。这样，拉开了世界定期班轮运输的序幕，也标志着公共承运人开始占有支配地位。19世纪后半叶班轮运输得到了进一步的发展，国际贸易的迅速发展所形成的海上经常的和稳定的货流，为海上运输，特别是为班轮运输准备了货源条件。

(2) 蒸汽机被广泛应用于船舶动力上，引起的海上运输技术的革命，为班轮运输的发展提供了技术条件。班轮运输虽然在帆船时代就已经出现，至19世纪中叶，快速帆船的日平均速度也已达到200英里。但是它也具有不可克服的缺点，那就是帆船常受风向、风力及季节的影响，不能经常保持一定的速度。而蒸汽机船的航行，通常不受风向和风力的影响，可以按照既定的航向航行，使一定期间内所完成的航次数明显增加，不仅运输能力数倍于帆船，而且不受季节的影响，可以进行有规律的运输。这样，也就可以根据预期的时间安排货物的装运与交付。因此，蒸汽机船的应用，以及船舶技术和材料技术的不断发展，理所当然地成为班轮运输发展的技术条件。

(3) 苏伊士运河的通航，又为班轮运输的发展创造了有利的运输要素条件。1869年，连接地中海与红海的苏伊士运河通航后，不仅改变了原来自英国到印度的船舶只能绕道非

洲南端好望角的海上航路，使从欧洲至亚洲的距离缩短了20%～50%。这样，不仅缩短了船舶运输的周转期，而且也大大地降低了运输成本，使本来比较高的班轮运费能大幅度地降低，在经济上也为班轮运输的发展创造了有利的条件。

(4) 先进通信工具的应用，也为班轮运输的进一步完善和发展创造了有利的通信条件。1847年初，在英国和法国之间铺设了35公里的海底电缆，1858年又开通了英国和美国之间横跨大西洋的电讯线路，1902年在太平洋也铺设了海底电缆网。海底电缆的发明，使海运经营发生了显著的变化。过去，船舶一旦离港，在抵达目的港之前就很少有可能和船长保持联系。海底电缆的发明和新的通信工具的应用，则根本改变了这种状况，通过各港的代理人，船东可以随时给船长必要的指示和掌握船舶的动态，及时做好各项准备。这样，也就为能够充分发挥班轮运输的特点提供了运输要素所需的通信条件。

因此，到19世纪后期，海上运输便逐渐形成了班轮运输这一船舶营运方式，并随着经济和贸易的发展，使这一船舶营运方式得到了迅速发展。

1.5.2 租船运输

1. 租船运输的产生

租船运输是相对于班轮运输，即定期船运输而言的另一种远洋船舶营运方式。它和班轮运输不同，不预先制定船期表、航线，停靠港口也不固定，具有漂泊流浪的特点。船舶的营运是根据船舶所有人(或船舶经营人)与需要船舶运输的货主双方事先签订的租船合同来安排的。因此，船舶就航的航线，运输货物的种类，以及装货港、卸货港或中途停靠的港口都须根据货主的要求而定。租船运输的营运组织工作比较简单，主要是根据作为承租人的货主的要求来安排营运的。通常由货主租用整船来运输自己的货物，而且根据承租人的不同要求，又分为不同的租船方式。

2. 租船运输的发展

租船运输由于是根据承租人对运输的要求而安排的船舶营运方式。因此，根据承租人不同的营运需要，逐渐出现了不同的租船运输方式。其中最主要的是按照航次来租船和按照一定的时间期限来租船。但随着国际经济和海上运输的发展变化，又逐渐出现了光船租船(bareboat charter/demise charter)、包运租船(contract of affreightment，COA)和航次期租(time charter on trip base/time-charter-trip，TCT)等不同的租船方式。

1.6 海运国际组织与机构

1.6.1 国际海事组织

政府间海事协商组织(Intergovernmental Maritime Consultative Organization，IMCO)是根据1948年3月6日在日内瓦举行的联合国海运会议上通过的《政府间海事协商组织公约》(1958年3月17日生效)，于1959年1月6日～19日在伦敦召开的第一届公约国全体会议上正式成立的，是联合国在海事方面的一个专门机构，负责海事技术咨询和立法。1982年5月22日由政府间海事协商组织改为现名国际海事组织(International Mari-

time Organization，IMO)，以加强该组织在国际海事方面的法律地位，使其在海事和海运技术领域起到更大的作用。

IMO 的全部技术工作由下述五个委员会进行，即海上安全委员会(Maritime Safety Committee，MSC)、海上环境保护委员会(Marine Environment Protection Committee，MEPC)、便利运输委员会(Facilitation Committee，FAL)、技术合作委员会(Technical Cooperation Committee，TCC)和法律委员会(Legal Committee，LEG)。

IMO 总部设在伦敦。我国在联合国恢复合法席位后，于 1973 年 3 月 1 日正式参加 IMO，1975 年当选为理事国，1995 年 11 月，我国以最多票数连任 A 类理事国。

1.6.2　国际海运联合会

国际海运联合会(International Shipping Federation，ISF)总部设在伦敦，是一个船东组织，在有关海员雇佣和安全的所有问题上代表船东的利益。ISF 是最早的国际船东组织，成立于 1909 年，当时是欧洲的船东组织，到 1919 年成为世界性的船东组织。ISF 有 28 个会员国，拥有船舶的吨位超过世界总吨位的一半。

1.6.3　波罗的海贸易海运交易所

波罗的海贸易海运交易所(Baltic Exchange，BE)是世界上唯一的一家世界性的航运交易所。1823 年，波罗的海俱乐部成立。1900 年，波罗的海俱乐部与伦敦航运交易所合并，成为波罗的海贸易海运交易所。现在，波罗的海贸易海运交易所有 600 多家公司，2 000 多名代表在交易所工作。波罗的海贸易海运交易所是一家私人公司，它的成员必须持有它的股份。

在波罗的海贸易海运交易所内，服务人员为需要船舶的人及拥有船舶或经营船舶的人提供服务，货物可以找到船舶，船舶可以找到货物，大大地方便了货主和船东，促进了海运经济贸易的发展。交易所的业务在各类市场口头进行，谈判成功后就签订运输合同或买卖合同。航运交易是交易所的主要活动，全世界不定期货船市场上大约 3/4 的干散货运输量由交易所的成员经手。交易所的另一项主要业务是商品及期货贸易。期货交易者主要从事谷物、马铃薯、大豆及肉类的期货贸易。

1.6.4　国际货物装卸协调协会

国际货物装卸协调协会(International Cargo Handing Co-ordination Association，ICHCA)于 1952 年成立，总部设在伦敦。这一协会在成立的前四年里，在运输领域受到各地成员的有力支持，在西欧国家成立了八个国家委员会。这些国家委员会主要处理专属它们自己国家的问题，如组织讨论会等。ICHCA 成立的目的是提高货物在各运输环节中的效率，促进世界运输系统中作业技术的改善。

ICHCA 的主要工作是对联运的协调。它做了大量的工作去协调不同运输方式之间的联运，包括海空联运，公路、铁路、船舶联运及散货自动化装卸系统。

ICHCA 正处于货物装卸技术革命的开端，它强调运输作业中货物装卸的重要经济意义，并且寻求更先进的装卸方法。今后，ICHCA 在货物处理领域仍将起重要的作用。

1.6.5 国际船级社协会

国际船级社协会(International Association of Classification Societies，IACS)是在1968年奥斯陆举行的主要船级社讨论会上正式成立的。IACS成立的目标是促进海上安全标准的提高，与有关的国际组织和海事组织进行合作，与世界海运业保持紧密合作。

目前，IACS共有美国船级社(American Bureau of Shipping，ABS)、法国船级社(Bureau Veritas，BV)、挪威船级社(Det Norske Veritas，DNV)、韩国船级社(Korean Register of Shipping，KR)、英国劳氏船级社(Lloyd's Registor of Shipping，LR)、德国劳氏船级社(Germanischer Lloyd，GL)、日本海事协会(Nippon kaiji Kyokai，NK)、波兰船舶登记局(Polish Register of Shipping，PRS)、意大利船级社(Registro Italiano Navale，RINA)、中国船级社(China Classification Society，CCS)、俄罗斯船级社(Russian Maritime Register of Shipping，RS)、印度船级社(India Register of Shipping，IRS)、克罗地亚船级社(Croatian Register of Shipping，CRS)等13个正式成员。中国船级社于1988年加入IACS。

1.6.6 保赔协会

在英国，从1855年起，船东们为了对风险相互保护而形成了一些保赔协会(Protection and Indemnity Associations，P&I)，这些协会被称为保赔俱乐部(P&I Club)。他们保的险一般是常规船舶保险(船体和货物保险)所不包括的内容。其功能是船东对第三者责任的保险，涉及的主要内容是对旅客和船员个人损伤、货物的损坏或灭失、与其他船或物体碰撞引起的要求赔偿损失。

英国有几十个保赔俱乐部，在美国、日本等国也有。英国保赔俱乐部的成员为遍及世界各地的船东。远东俱乐部(the Far East Club)建于1978年，成员为东南亚各国和地区，包括中国香港、新加坡、马来西亚、泰国、中国台湾、菲律宾和印度尼西亚等地的船东。在100多年的历程中，保赔俱乐部在世界海上保险业里已形成了一个不可替代的实体，并提供了任何其他市场所没有的服务。

1.6.7 经济合作与发展组织海上运输委员会

经济合作与发展组织海上运输委员会(Maritime Transport Committee of OECD，MTC OF OECD)于1961年9月30日在伦敦成立，有美国、英国、澳大利亚、(前)南斯拉夫、法国、日本、荷兰等25个成员国。该委员会归经济合作与发展组织(Organization for Economic Co-operation and Development，OECD)领导，处理国家间的航运政策问题，解决成员国与发展中国家在航运事宜联系中所遇到的困难和问题，讨论包括世界航运的总体发展变化和航运商业化的可行性问题。

1.6.8 联合国贸易和发展会议

联合国贸易和发展会议(United Nations Committee on Trade and Development，UNCTAD)是联合国的一个永久性组织，于1964年在日内瓦成立，下设六个委员会，其

中有一个为航运委员会。航运委员会主要具有以下目标。

（1）促进世界海运贸易有秩序地发展。

（2）促进班轮事业的发展，以满足有关贸易的要求。

（3）协调班轮服务业的供应者与用户之间的利益均衡。

UNCTAD 于 1980 年 5 月通过了《联合国关于国际多种方式运输货物的公约》。根据这一公约，建立了一个责任机构负责多种运输方式运输方面的事务。

1.6.9　上海航运交易所

上海航运交易所于 1996 年 11 月 28 日成立。上海航运交易所是不以营利为目的，为水路货物运输、船舶租赁和买卖等交易活动提供场所、设备，并履行相关职责，实行自律性管理的会员制事业法人。上海航运交易所由交通运输部负责行业管理，上海市人民政府负责行政管理，并接受由交通运输部、市政府及工商、税务、经济贸易委员会等部门组成的上海航运交易所管理委员会的领导和监督。交易所设立会员大会和理事会，会员大会是交易所经营管理的权力机构。交易所实行理事会领导下的总裁(法人代表)负责制。

上海航运交易所的交易范围是国际海上货物运输、国内沿海和内河货物运输、船舶租赁及买卖等交易活动。交易方式为协商和集中竞价交易。

1.7　国际海运的发展

1.7.1　国际海运的发展沿革

国际海运作为独立的经济部门，是从古代的航海贸易活动中逐渐分离出来，伴随着贸易的发展而发展起来的。

早在公元前 3000 年，就已经出现了海上交通运输。随着世界经济的发展，到 18 世纪末，以蒸汽机为标志的资本主义历史上的第一次科技革命，大大地推动了社会生产力的发展。

1819 年，美国的蒸汽机帆船萨瓦那号用了 27 天的时间将棉花从美国运至利物浦。18 世纪末至 19 世纪初，由于欧洲实现了工业革命，不但使商品生产得到极大的发展，贸易不断扩大，而且也使船舶技术设备和航海技术达到了一个新的水平，反过来又促进了生产和贸易的发展。此时，海上运输已具备了逐渐从原来的航海贸易中分化出来的条件，成为独立的经济部门。

第二次世界大战后，随着重工业、化学工业及近代科学技术的发展，运输技术也不断变革。同时也为了对付运输的激烈竞争，海上运输船舶朝着大型化、专用化方向发展，各种专用船舶在海上运输中所处的地位日益重要。

到了 20 世纪 60 年代，在国际海上运输的组织方式上，又出现了一种与传统海上运输方式不同的新型的运输方式，这就是集装箱运输。从此，国际间的海上运输开始进入集装箱运输的新时代。由于集装箱运输具有高效率、优质量和低成本的特点，很快就被许多国

家的船公司采用。进入20世纪70年代后，又建造了一些大型、高速的集装箱船并投入营运，使国际间的海上集装箱运输在很短的时间内得到迅速发展，很快就在发达国家之间的运输中基本上取代传统杂货船的班轮运输，并且进一步发展为与其他运输方式结合组成的多式联运方式，开展门到门的运输。

进入全球贸易大改革时代的21世纪，关于海运发展的热点问题已与碳足迹挂钩，不再是一国船队规模在世界排名为几强，而是如何让船队节能减排绩效“更上一层楼”，如何把集装箱和其他货运成本降低到尽可能低的水平。由于控制和降低海运经营管理成本最重要的一项就是设计、建造低碳环保货船和船用发动机。因此，人们现在不仅要把改革海运运输的重点集中到船舶和船用发动机的设计和建造上，而且要通过船舶慢速航行、优化船舶发动机设计建造质量和使用高级燃料油等方式，实现低碳减排目标，不断降低海运船舶发动机使用每升燃油排放的二氧化碳温室气体总量，从而促使国际海运业大改革。

当前，亚洲因素已发展成为国际海运业不可忽视的重要力量。亚洲国家和地区船队的总载重吨大约占全球总量的四成，与欧美总和相当。在世界集装箱吞吐量排名前十位的港口中，亚洲占了前九位；在前二十位的港口中，亚洲占了十五位。

从19世纪下半叶至今，国际海运已经发生了巨大变革。可以预料，随着世界经济和贸易的发展，科学技术的进步，现代物流的迅速发展，以及现代科学技术在海上运输中的应用，国际海运将会有一个更大的变革。

1.7.2 我国国际海运的发展

我国海运业经历了漫长的发展过程，改革开放以后，取得显著进步，进入了快速发展期。我国海运业的发展过程可以分为以下六个发展阶段。

1. 古代航海的发展

我国的海上运输有着非常悠久的历史。早在战国时期，我们的祖先就已将指南针用于航海，为世界航海技术的发展做出了重大贡献。秦始皇统一中国后，于公元前219年—公元前210年，曾两次派遣方士徐福率男女众千人东渡大海“寻仙”，成为我国古代航海史上的壮举，表明了中华民族在世界航海领域中的历史地位。

2. 近代海运的发展

1840年鸦片战争爆发，英国用大炮轰开我国的大门后，侵略者蜂拥而入，使中国沦为半殖民地，帝国主义列强控制了我国的海运事业，连我国的海关及引航权都掌握在外国人手里，使中国有海无防，航权丧失。

3. 新中国成立后至改革开放前的海运发展

新中国成立以后，党和政府对海运事业十分重视，在恢复和发展我国国民经济的同时，积极致力于发展我国的国际海运，开始组建本国的远洋船队。1950年9月，交通部、外贸部联合在天津建立中国国外运输公司(后改称中国对外贸易运输公司)，租用外籍商船开展对外贸易运输。

1951年6月15日，中国和波兰两国政府本着平等、互利、合作的原则，组建了“中波海运公司”，后改称中波轮船股份有限公司。这是中国第一家中外合资企业，双方各占一半公司股金。该公司组建时拥有10艘共10万载重吨的远洋运输船舶。

1961年4月27日，中国远洋运输(集团)总公司成立。翌日，第一艘悬挂五星红旗的“光华”轮满载着全国人民的重托，从广州的黄埔港起航，驶往印度尼西亚的雅加达，标志着新中国远洋船队的诞生并走向世界。自此以后，举国上下为壮大我国的远洋运输船队进行了不懈努力，使我国远洋运输船队到1975年实现了基本结束依靠租用外轮承运我国进出口货物的局面。

4. 改革开放后至20世纪90年代初期的海运发展

从20世纪80年代起，我国实现改革开放政策，这使中国的远洋运输事业更富有生机和活力。中国远洋运输(集团)总公司针对当时国际航运市场的形式，不失时机地采取各种方式，及时订购一批各类新型船舶，以充实船队的技术实力，船队更能适应我国社会主义建设对运输的需要，也使中国远洋运输(集团)总公司的远洋船队能更好地开拓国际航运市场。

5. 20世纪90年代后的海运发展

进入20世纪90年代后，在伴随着我国外贸快速发展的同时，中国航运业亦得到快速发展，随之发生了质的变化。经过这20年的发展，中国的航运业迈入了它的黄金发展期。1993年2月16日，以中国最大的远洋运输企业——中国远洋运输(集团)总公司为核心，由中国最大的外轮代理企业——中国外轮代理总公司、中国最大的船舶燃料供应企业——中国船舶燃料有限责任公司、中国最大的汽车运输业——中国汽车运输总公司等大型企业组成中国远洋运输(集团)，成为一个以物流和航运为主业、多元化的跨国家、跨地区、跨行业的大型企业集团。中国远洋运输(集团)总公司的建立，翻开了中国航运史崭新的一页，开创了中国航运业的新纪元。

如今，集中反映中国海运发展的中国远洋运输(集团)总公司已经走过了50年的历程，50年来，中国远洋运输(集团)总公司经历了奠基、初创、发展和开拓四个时期的建设，从小到大，迅速发展。中国远洋运输(集团)总公司从仅有4艘船、2.26万载重吨，成长为目前拥有和控制各类现代化商船近800艘，5 600多万载重吨，年货运量超4亿吨，远洋航线覆盖全球160多个国家和地区的1 600多个港口，船队规模位居中国第一、世界第二，以航运、物流码头、修造船、金融为主业的跨国企业集团。目前，中国远洋运输(集团)总公司的集装箱船队规模在国内排名第一、世界排名第五；干散货船队世界排名第一；专业杂货、多用途和特种运输船队综合实力居世界前列；油轮船队是当今世界超级油轮船队之一。其船舶类型从只有普通杂货船发展为由集装箱船、滚装船、多用途船、杂货船、木材船、冷藏船、客货船、散货船和油船组成的一支多功能、种类齐全的船队。在2007年《财富》500强排行榜中，中国远洋运输(集团)总公司以154.135亿美元(1 228.825亿人民币)销售收入首次入选，排名第488位。中国远洋运输(集团)总公司已经成为世界最大的班轮船公司之一，已经确立起在国际航运、物流码头和修造船领域的领先地位，稳居《财富》世界500强。

6. 21世纪海运的发展

随着21世纪以来我国现代物流业的迅速发展，我国国际海运迎来了迅速发展的又一黄金发展时期，在这个新的历史时期，正在进行着航运物流业的革命。2011年，我国港口完成货物吞吐量100.41亿吨(不包括台湾、港澳地区)，外贸货物吞吐量27.86亿吨，

集装箱吞吐量 1.64 亿标准箱，双双位居世界首位。大陆地区已有 17 个货物吞吐量过亿吨的世界级海港，有 8 个港口进入世界二十大集装箱港口行列。同年，我国运输船队规模继续较快增长，全国拥有水上运输船舶 17.92 万艘、21 264.32 万载重吨，分别比 2010 年年末增长 0.5%和 17.9%，我国海运船队达到 1.15 亿载重吨，其规模继续位列世界第四位。此外，港口拥有生产用码头泊位 31 968 个，比 2010 年年底增加 334 个，其中万吨级以上泊位为 1 762 个，比 2010 年年末增加 101 个，内河航道通航里程为 12.46 万公里，比 2010 年年末增加 370 公里。

今后，随着我国社会主义现代化经济建设的进程与我国现代物流业的资源优化整合与发展，我国的国际海运事业将达到一个新的更高的水平，我国远洋船队的规模将进一步迅速扩大，沿海大型港口的现代化建设将进一步加快，船舶的技术装备和经营管理水平将更加现代化，我国的国际海运必将为我国的社会主义现代化建设和对外贸易发展作出新的、更大的贡献。

1.7.3 我国航运金融业的发展

1. 航运金融的概念

航运金融在国际市场上有着举足轻重的地位，航运业的发展离不开金融的支持，而航运金融又支撑着航运船舶融资、航运风险规避等航运业的发展。因此，航运金融是连接航运业和金融业发展的重要纽带和服务平台。

航运金融的概念有广义和狭义之分。从广义上讲，航运金融是指港口企业、航运企业和造船企业等与航运业高度相关的企业，在经营过程中为实现经营目标所发生的一切金融活动。从狭义上讲，航运金融通常是指航运企业运作过程中发生的融资、保险、货币保管、兑换、结算、融通等经济活动而产生的一系列与此相关业务的总称，可分为船舶融资、航运保险、资金结算和航运价格衍生产品四大类型。

2. 我国发展航运金融业的缘由

我国发展航运金融业意味着我国将直接面临着激烈的国际竞争，但也正是如此，我国才能从竞争中提高自身在国际的生存和发展能力。航运金融发展不仅有助于我国建设国际航运中心，而且会丰富我国金融中心建设的内涵，凸显我国金融中心特色，同时对提升我国中心城市功能具有十分重要的战略意义。而我国要建设国际航运中心，亟须获得航运金融的强力支持，因此，以航运金融发展为突破口将会大大地促进我国各国际航运中心和金融中心建设，同时能提高我国资源配置功能和综合服务功能。

3. 我国航运金融业的发展特点

近年来，我国航运金融的发展取得了一些新成绩，航运金融体系已初步形成，全国已相继成立了上海、广州、重庆和武汉等航运交易所。《2011—2012 中国航运金融市场报告》提到，上海、天津等沿海城市正在积极地促进航运金融业的发展，它们结合本地特点和优势提供政策支持，吸引了更多的金融机构落户，实现了航运金融的创新。例如，上海浦东新区出台了《浦东新区促进航运发展财政扶持办法》，对重点航运企业实施企业所得税、营业税、增值税等主要税种的"三免三减半"政策；福建省政府出台了《关于促进航运业发展的若干意见》，提出从 2012 年起，连续 5 年加大航运相关企业的航运金融支持力

度；另外，辽宁省大连港集团财务有限公司已挂牌，这是经中国银行业监督管理委员会批准设立的首家地方企业集团财务公司。

据不完全统计，2011年我国银行业占全球船舶融资份额的5%；船舶制造、航运和港口类的上市企业从境内外共融资318亿元人民币；全行业货运险为97.82亿元、船舶险为55.86亿元。

然而，目前我国航运金融发展尚处在起步阶段，我国航运金融中心与国际航运金融中心相比，还有很大的差距。一方面，国内现有的航运金融服务难以满足航运相关企业多样化的航运金融需求，大部分航运需求只能求助于外资金融机构和境外金融机构；另一方面，在航运金融服务方面，国内城市除上海稍胜一筹外，几乎都处在同一起跑线上。2011年，由于国际经济金融形势的动荡，我国银行船舶融资业务增长有所放缓。当今我国船舶融资和航运保险还只占了国际市场上份额的5%～6%，而航运金融衍生品交易也才刚刚起步。

4. 我国航运金融业发展的不足之处

我国航运金融业发展的不足之处主要表现在以下六个方面。

1）缺乏健全相应的配套政策法律体系和相关的税收制度

一是我国金融营业税较高，企业所得税偏高，税制设计不够合理，降低了境内航运金融服务机构的竞争力；二是国内船舶登记制度程序较为烦琐，境内航运企业的船舶大量在方便旗国注册，境内的航运金融服务需求大量外流；三是对于金融租赁公司等航运金融服务机构的业务范围、设立境外分支机构等方面仍存在限制，从而影响航运业融资渠道的多元化和国际化。

2）航运保险发展滞后于航运业发展

一是市场占比小。由于中国在国际货物贸易中的定价权不强，导致大量的货物进出口保险由国际市场承保。二是产品少。国内的保险公司推出的新险种少，其中船舶海上特殊保险产品缺乏创新，船舶财产（工程）保险的承保能力比较薄弱，保赔保险几乎也是空白。三是保险机构实力弱。中资保险机构的国际认可度低、风险评估技术相对落后、风险定价能力不强，缺乏航运金融服务所需的全球网络布局、先进的管理技术和经验积累。

3）在获取金融决策信息和重要客户资源方面不具优势

由于我国航运金融发展还只是处于起步阶段，没什么成功的经验，所以绝大部分航运金融需求仍只能求助于外资金融机构和境外金融机构。在金融决策信息方面就不具主动性，重要的客户资源也就自然被外资金融机构和境外金融机构所掌握。

4）航运金融产品和服务滞后于航运业发展需要

一是规模不大。仅交通银行、工商银行、中国银行等几家银行开展了船舶融资。二是服务面窄。航运金融服务主要针对大型船舶制造企业，为中游及下游航运类客户提供的金融服务有限，中小航运企业融资困难突出。三是产品单一。目前中资金融机构的航运金融服务主要采用一般信贷业务方式经营的船舶融资，针对汇率、利率等避险服务的产品供给明显不足。

5）尚未形成与航运金融配套的服务体系

一是人才匮乏，模式落后。虽然银行、保险、融资租赁和各大航运企业已经设立了专业部门，但在专业化的管理流程和团队建设方面还不完善，这离国际航运金融中心还有一

定的距离。二是航运金融中介机构的发展缓慢。相关中介机构的发展仍处于起步阶段，保险公估、海事法律服务、船检、诉讼仲裁等机构亟待发展，由于对境内金融机构外汇使用受到限制，使得境内金融机构参与国际业务也受到制约。三是金融法律环境有待完善。目前中国虽然出台了《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》，但仍有不少问题亟待解决；中国的航运保险条款与国际通用的英国协会条款常有差异。

6）船舶融资业务不如发达国家

我国与英国、法国、挪威和德国等船舶融资业务发达的国家相比，税费成本高、离岸业务受到管制、船舶抵押登记需时较长、航运金融服务税收优惠缺失，这些因素使得国内金融机构在开展远洋船舶融资时面临极大障碍。

5. 我国航运金融业发展面临的机遇和挑战

2008年金融危机爆发后，世界航运重心由欧洲向亚洲转移的趋势相当明显，根据韩国贸易协会公布的“2010年世界十大集装箱码头吞吐量”数据显示，2010年世界十大集装箱港口排名中，亚洲就占了九席，给我国航运金融提供了国际机遇。2009年，国家启动跨境贸易人民币结算试点，此举将进一步密切穗港两地金融关系。我国造船业规模的不断扩大为航运金融带来强劲需求。

国家出台了支持航运产业振兴发展的相关政策，如2009年出台的《船舶工业调整和振兴规划》和《物流业调整和振兴规划》。此外，全国各地区都出台政策来促进航运金融业的发展。例如，2009年，国务院审议通过了《关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业，建设国际航运中心和国际金融中心的意见》，提出要加快发展航运金融服务业，积极开展船舶融资和航运保险等高端服务；2011年，广州市政府常务会议审议并原则通过的《广州区域金融中心建设规划(2011—2020年)》提出，未来10年，广州将大力发展物流航运融资、结算、保险、信托、租赁业务，争取设立专业性航运金融保险机构，探索设立航运金融功能区、航运交易所等。

我国航运金融发展将面临着世界其他国家的主要航运金融中心发展的挑战。综观世界著名的航运中心，无论是伦敦、纽约，还是东京等地区既是国际航运中心也是国际金融中心，并且它们在国际航运金融的发展上已具有一定规模。其中，伦敦具有世界上最完备的航运融资和海上保险等服务体系，仅在航运金融服务业中每年创造的价值就多达20亿英镑，它是全球最大的船舶融资业务中心，其海上保险收入约占全球保费总收入的23%；而纽约拥有十分大的租船市场，它的年成交量占全球总成交量的30%以上，所以在船舶融资业务中，其金融市场是以公开发行股票方式筹集船舶资金的，纽约已成为了全球三大船舶融资业务中心之一；此外，东京的船舶制造业在全球占据领先地位，政府通过优惠贷款、贷款担保、债转股等各项金融税收政策支持造船企业从事船舶融资业务，同时在全球的海上保险业务量中也占有一定分量。

此外，从航运产业相关企业看，航运金融业的发展将要面临人民币升值、劳动力成本上升、原材料价格上涨、人民币加息、信贷规模趋紧等一系列不利因素。

6. 我国航运金融业的发展思路

国际上的航运金融中心，同时也是国际航运中心和金融中心。我国要发展航运金融业，首先要发展航运业和金融业，争取成为航运中心和金融中心。航运中心与金融中心如图1.26所示。



图 1.26　航运中心与金融中心

(1) 航运中心的发展离不开港口的发展，而现代港口又是增强区域竞争优势的高效便捷通道。“国际航运中心是港口高度集约化的产物，是经济、金融、贸易中心的基本依托和基础，是一个国家参与国际经济交往和国际航运市场竞争、发展本地经济的重要枢纽。”

(2) 要贯彻“金融强国”战略，把金融产业作为我国的战略生产性产业、先导性产业和现代服务业的龙头产业加快发展。紧紧抓住我国金融业发展的重要机遇期，按照“现代化、多样化、差异化、国际化”的发展方针，积极探索金融发展方式转变的新途径、新举措，着力推进现代金融体系建设，努力提高金融创新和服务水平。

(3) 要将航运业和金融业进行结合发展。纵观国际航运金融中心的发展历史，在航运业和金融业发展到一定程度后，只有结合航运业和金融业，航运金融才能发展起来。

7. 我国航运金融业的未来发展趋势

随着我国航运市场的进一步打开，航运金融对航运市场的发展的重要性将愈发明显。从我国航运业的发展分析，航运金融的发展将呈现以下几点趋势。

(1) 视角发生变化。将逐步从基础设施建设转向航运金融服务领域。航运业投入大、风险高、回收慢的特点，决定了航运金融的重要性。航运金融的发展可为航运业发展提供融资，解决资金不足的问题。随着我国港口等基础设施的逐步完善，航运金融服务的发展将成为重中之重。

(2) 向第三时代跨步。国际航运中心的功能发展分为三个时代，第一个时代是航运中转和货运集散地，第二个时代是货物集散和加工增值中心，第三个时代是具有综合资源配置功能的物流中心。当航运业发展到一定阶段时，必然会进化到第三个时代。航运中心是发展航运金融的重要条件，所有航运金融中心的发展势必都经历过前两个时代，并逐步向第三个时代过渡。

(3) 国际航运中心和金融中心结合是必然趋势。随着时间的推移，我国的航运和金融的发展都将愈发完善，发展航运金融中心的需要将促使航运业和金融业的结合。

(4) 发展航运金融所需的硬件、软件两方面都将得到提高。硬件方面主要是指港口等基础设施的建设。软件主要是指信息平台的构建、航运管理、人才培养、税收、保险、通关等。在发展航运业和金融业的过程中，硬件和软件的不成熟的问题带来的困扰都将会被一一体现出来，提高硬件和软件自然而然会被提上议程。因为只有提高硬件和软件，航运金融才能得到长足发展。

本章小结

何谓运输(transportation)，简而言之，运输就是人和物的载运和输送。运输的性质具有二重性，包括价值和使用价值两方面。

运输业的生产是物质的生产，它是生产过程在流通领域内的继续，它是一个独立的、特殊的物质生产部门，有其自身的特点。

运输的要素是指进行运输组合的基本构成部分。现代运输的基本要素包括五项内容。

运输按运输通道的不同，可以分为水上运输、陆上运输、航空运输和管道运输等。水上运输可分为国际海洋运输(也称为国际海上运输，简称国际海运)和内河运输。国际海运有其明显的特点。国际海运在国家经济社会发展中有着特殊重要的地位和作用。

国际海运的种类及它们的业务主要有海运承运人和海运代理人，还有货运代理人，咨询代理人，海运经纪人，装卸、理货业。

国际海运要素主要有货物、船舶、航线、港口。国际海上航线主要有北大西洋航线、北太平洋航线、苏伊士运河航线、巴拿马运河航线等。世界主要港口有上海港、新加坡港、香港港、鹿特丹港、纽约港、横滨港、安特卫普港、马赛港、伦敦港等，并详细介绍了我国海运的主要港口，以及无水港及其在我国的发展。

国际上普遍采用的国际海运的营运方式可分为两大类，即班轮运输和租船运输。

国际海运作为独立的经济部门，是从古代的航海贸易活动中逐渐分离出来，伴随着贸易的发展而发展起来的。

我国的海上运输有着非常悠久的历史。随着21世纪以来我国现代物流业的迅速发展，我国国际海运迎来了迅速发展的又一黄金发展时期。



思考题

1. 什么是运输？它有什么性质？运输有什么特点？
2. 运输的基本要素是什么？如何理解国际海运的基本要素？
3. 什么是租船代理？什么是船务代理？它们有什么不同？
4. 什么是货运代理？它的主要业务是什么？
5. 国际主要海上航线有哪些？
6. 我国的主要港口有哪些？
7. 世界的主要港口有哪些？
8. 什么是无水港，无水港在我国的发展状况如何？
9. 如何理解我国国际海运新的历史发展机遇？



案例分析

航运业的兴起

早在公元前3000年，就已经出现了海上交通运输，但那时的航运规模很小，而且仅限于一些近海区域。到公元前2000年期间，地中海的海上贸易运输有了一定发展，已有从地中海到大西洋东岸及北欧的

贸易海运航路。最初的海上运输是与贸易结为一体的。船长除了驾驶船舶负责船舶的航行外，还要亲自经营货物的买卖。这时的航海贸易的特征是“船货一体”，贸易商人本身就是船舶所有人，以私人承运人的身份自任船长，用自有的船舶将货物运往销售地，从事商品的买卖和运输活动。其规模不大，活动范围不广，技术水平也较低。船舶是用木质材料建造的，船舶的航行也主要以人力或风力驱动。

随着社会大分工和专业化分工的不断深化及世界经济的发展，到18世纪末，以蒸汽机为标志的资本主义历史上的第一次科技革命，大大地推动了社会生产力的发展。随着国际间的交易更加频繁，贸易量激增，对海上运输也提出了新的要求。事实上，作为海上运输工具的船舶，接受了第一次技术革命的成果。1807年，美国人罗伯特·富尔敦把蒸汽机作为船舶动力，制造了第一艘蒸汽机船克莱蒙托特(Clermont)号，以机械动力代替了风力在哈德逊河上用32小时完成了从纽约城至阿尔巴尼之间241公里的试验性航行，开辟了将蒸汽机用于船舶动力的可能性。1807年，美国人奥列弗·斯蒂文斯设计，并于1808年完工的长命鸟号蒸汽机船航行于纽约与菲拉德鲁菲亚之间，成为世界上最早使用蒸汽机船进行的航海运输。

1819年，美国的蒸汽机帆船萨瓦那号用了27天的时间将棉花从美国运至利物浦。这是最早使用蒸汽机船进行横跨大西洋的运输。直至1833年，加拿大的威廉王号(Royal William)从魁北克到新斯科舍半岛(Nova Scotia)及英国的韦特岛(Isle of Wight)全程使用蒸汽动力。这是全程使用蒸汽动力横跨大西洋的开始，进一步揭开了国际航运史的新篇章。18世纪末至19世纪初，由于欧洲实现了工业革命，不但使商品生产得到极大的发展，贸易不断扩大，而且也使船舶技术设备和航海技术达到了一个新的水平，反过来又促进了生产和贸易的发展。

此时，海上运输已具备了逐渐从原来的航海贸易中分化出来的条件，成为独立的一个经济部门。海上运输出现了作为商业行为承运他人货物的公共承运人，但这时的运输仍以不定期运输为主。

1856年，贝塞麦发明了用转炉炼钢法后，又开始用钢材代替铁质材料建造船体，于1873年建造了最早的钢质船舶瑞德塔特号(Redoutalte)，1879年钢质蒸汽机船鹿特玛哈那号(Rotomahana)就航，从此，海上运输进入了钢铁船舶时代。1897年，鲁道夫·狄塞尔发明的柴油机(内燃机的一种)在德国实现了实用化。1902—1903年，成功制造了最早的船用内燃机。由于内燃机船不仅具有燃料费用省、续航能力强的优点，而且具有发动简单，节省时间；所需机舱人员少，节省人力；动力装置体积小，重量轻，节省舱容，载货能力大；营运效率高的优点。所以，当内燃机船舶一出现，很快就引起航运界的重视，由此也成为航运界的宠儿，大大促进了国际海运的发展。

问题：回顾国际海运的起源和发展历史，展望中国海运业发展的方向和未来。

第2章　班轮运输

【本章要点】

本章主要介绍班轮运输及班轮航运组织，并在此基础上介绍班轮运输的货运程序和有关单证及其运用。

引例

英国某航运公司所属A轮在上海装载甲公司托运的10万袋白糖时，因发现有8%的脏包，便在收货单上做了批注，并按规定在提单上做同样批注。但甲公司为能迅速出口货物及结汇，请求船东接受其作出的担保，并签发清洁提单。考虑到甲公司一时难以换货，在甲公司提供保函承诺承担由此而产生的责任的情况下，A轮签发了清洁提单。当A轮抵达科伦坡卸货完毕后，收货人以脏包造成损失为由，向斯里兰卡高等法院申请扣船并提起诉讼。A轮被迫向收货人赔偿了损失，并将上述情况及时告知甲公司，要求甲公司按保函所言赔偿A轮损失。而甲公司拒绝赔偿A轮损失。A轮诉之上海海事法院。

试问：收货单上的批注和提单上的批注是不是可以不一致？A轮是不是可以签发清洁提单？甲公司与A轮的赔偿争议孰是孰非？

2.1 班轮运输概述

2.1.1 班轮运输的概念

所谓班轮运输，是指船舶在特定的航线和港口按照事先公布的船期表，从事货物运输，并按相对固定的费率收取运费的海运方式。班轮运输又可进一步分为两种形式。一种是定线定期班轮(也称核心班轮)，即船舶严格按照预先公布的船期表运行，到离港口的时间是固定不变的，即所谓的定线定期班轮运输。这是班轮运输的主要形式。另一种是定线但不一定定期，虽有船期表，但船舶到离港口的时间可有一定的伸缩性；也有固定的始发港和目的港，但中途挂靠港则视货源情况可能有所增减。这就是所谓定线不严格定期的班轮运输。

随着集装箱运输的发展，班轮运输又进一步分化为传统的杂货船班轮运输和集装箱船班轮运输。由于使用集装箱船运输具有快速、装卸方便、装卸作业全部机械化、装卸效率高、货运质量高、便于开展联运等优点，越来越多的集装箱船班轮运输已逐渐取代传统的杂货船班轮运输。

2.1.2 组织班轮运输必须具备的条件

船公司在组织班轮运输时，除了航线上已具备足够且稳定的货源外，为使船舶能达到按照预先制定的船期表运行和满足各种货物对运输的要求，在开展班轮运输时还必须具备其他一些条件，这些条件主要有以下几个。

1. 要有技术性能较高、设备齐全的船舶

为了保证船期，经营班轮运输时，就需要有一些质量较好、船速较高的船舶；为满足各种不同货物对运输的要求，也就要求船舶的设备比较齐全，如需要有冷藏舱、贵重物品舱等；为了便于不同港口各种货物的装载分隔，保证货物的运输质量，船舶的货舱应有多层甲板，以适应各种货物对运输的要求。

2. 需要为船舶配备技术和业务水平较高的船员

为了班轮的安全积载、保管和照料(care)货物，也需要为船舶配备受过专门训练、货运技术和业务水平较高的船员，特别是需要配有经验丰富的船长和大副。

班轮船舶承运的主要是件杂货，品种繁多，货物的特性和包装形式差异很大，挂靠港口较多，装卸作业频繁，通常每船一个航次载运数百票甚至上千票货物，而且又是分属许多不同货主，对货物在舱内的积载和保管都有具体不同的要求，稍有不慎，就可能造成货损货差事故。

3. 要有一套适宜于小批量接受货物运送的货运程序

由于班轮所承运的货物种类多，批量小，而且分属许多不同的货主，因此，经营班轮运输需要为保证稳定的货源而在航线上设置揽货的分支机构，或委托代理人，还要解决班轮运输的承运人不可能与每一个货方直接签订运输合同、洽商运费和提货等问题，于是就要建立一套不同于其他船舶营运方式的货运程序。

2.1.3 班轮运输的特点

(1)“四固定”的特征。

① 固定开航日期，船期表预先公布通告。

② 固定航线和港口，按顺序装载和卸载，不受货种和货量的限制，必要时，由船方负责转船。班轮运输中固定航线上固定挂靠的港口称为基本港。它一般具有效率高、装备全、费用低的特点。

③ 固定的运价费率。班轮运价包括装卸费用、理舱费，属于垄断性运价，一般由班轮公会或公司制定。这一点同不定期船有很大不同，它不能讨价还价，包括装、卸费，相对固定，不是竞争性运价，而是垄断性运价。

④ 固定的责任。以班轮提单条款为依据，明确船货双方的权利和义务，以及处理货运的纠纷。船货双方不再另外签订合同，班轮提单成为船货双方运输合同的证明文件，双方的权利和义务以船方或船务代理签发的班轮提单为依据。

(2) 班轮运输的批量多，货量少，其运价与租船运输方式相比相对较高。

(3) 班轮公司是公共承运人，货主多，班轮运输的服务对象是众多的货主。

(4) 班轮运输中船货双方不规定货物的装卸时间，也不计算滞期速遣费。

2.1.4 班轮运输在海运中的地位和作用

(1) 班轮运输的运输对象是件杂货。批量多、货量少、货价高。

(2) 班轮运输的组织技术比较复杂、要求比较高。需要配备较好的技术装备和高素质的船员，使船舶运输有较好的安全保障。

(3) 班轮运输的适应性强，可根据货量、批量进行调整，适当减少或增加航次。

(4) 班轮一个月能够开出多少，是一个国家国际贸易和航运业发达程度的重要标志。

现在80%以上的国际货物是由海运完成的，其中约80%的海运货值的货物由班轮完成。

2.1.5 班轮运输船舶的船源及选择

(1)注意政府对海上班轮运输船源的政策要求和技术规定。

① 一般应该注意国别政策的有关要求。

② 对船源技术、安全性的要求和规定。一般对船的级别、技术性能都有较严格的规定,船龄一般不能多于15年,现在班轮运输市场竞争激烈,使船龄有下降的趋势。

(2)尽量选择我国的国家班轮运输船舶,主要包括以下三种类型。

① 挂五星红旗的国家船队的船舶,如中国远洋运输公司的班轮船队。

② 挂五星红旗的地方船队或私家船舶。

③ 挂方便旗的我国具有船舶所有权的船队。

(3)班轮运输船舶的船源属于中外合资、合营的班轮船舶。

(4)侨资班轮船舶。

(5)外国班轮船舶。

(6)班轮运输船舶的船源属于定期租船或航次租船,它是该班轮公司租船用作班轮运输的船舶。

班轮运输船舶的船源问题涉及法律的管辖范围,所以货主一般应尽量找我国的班轮进行运输,特别是货物量比较大或货值比较高的国际货物。

2.2 班轮航运组织

在同一航线上往往同时有多家船公司经营班轮运输。在这种情况下,各船公司竞争会很激烈,往往会以降低运价的手段来争揽货载。作为维护船公司自身利益的一种手段,在19世纪后半叶,出现了由同一航线上经营班轮运输的船公司组成的,以垄断航线经营为目的的班轮公会组织。在过去一段很长的时间里,世界各主要航线上曾经都存在着这种航运垄断组织。随着航运生产技术、运输组织技术、航运竞争方式的变革和进步,班轮公会已结束其历史使命,被新的竞争形式所取代,取而代之的是航运联盟、航运公司的合并与兼并等。

欧盟最新修订的反垄断法于2008年10月18日生效,令有125年历史的远东班轮公会(Far Eastern Freight Conference,FEFC)不但丧失议定价格和维持航线秩序的职能,亦宣告了它正式解体,代之而起的是欧洲班轮事务协会(European liner Affairs Association,ELAA),成为全球班轮公司的新代表组织,但ELAA不能议定价格,从此彻底改变了船公司之间的协商模式。而总部设在布鲁塞尔的ELAA在运行了约两年时间后又于2010年3月19日宣布一项重要决定,该会将与设在美国的世界海运理事会(World Shipping Council,WSC)合并,并于2010年7月1日生效。ELAA后来逐步淡出了欧洲航运业舞台,其在班轮事务中的影响力将通过WSC在国际上发挥作用和影响,这意味着欧洲将历史性地出现没有班轮公会或团体组织的罕见现象。与此同时,总部设于布鲁塞尔的集装箱贸易数据公司(Container Trades Statistics,CTS)行政总裁赖斯伯勒曾表示,尽管ELAA会在2010年9月底前解散,但全球七家主要班轮公司同意成立全新的集箱海运费和货量信息交换中心,而且将包括所有远洋航线,有助于班轮公司掌握更详细的运费走向,并采

取相应措施。我们现在从历史的和逻辑的角度来了解一下世界的班轮航运组织及其现状。

2.2.1 班轮公会

1. 班轮公会的概念

班轮公会又称航运公会，俗称水脚公会，但一般对航运公会的理解，其范围较班轮公会又广泛一些，即航运公会一般又包括由船东组成的船东垄断组织。

班轮公会是指由两家以上在同一航线上经营班轮运输的船公司，为避免相互间的竞争，维护共同利益，通过在运价和其他经营活动方面签订协议而组成的国际航运垄断组织。自从船舶营运方式中出现了班轮运输这一营运方式后，经营班轮运输的船公司数量激增，船公司之间为了获得大量货载而发生了激烈的竞争。当时表现得最为突出的是1860年以后出现的流线型帆船班轮公司与汽船班轮公司之间的竞争。为了竞争的需要，流线型帆船班轮公司将运价大幅度下降，这不仅加强了其与汽船班轮公司的竞争能力，而且也确实承揽了大批货载。面对这种境况，汽船班轮公司的生存受到了极大的威胁，为了生存，汽船班轮公司不得不采取相应的对策，同样采取更低的运价争揽货载的办法来接受帆船班轮公司的挑战。于是双方展开了运价战，经过多个回合的较量，双方终于认识到长此下去，势必两败俱伤。于是班轮公会这样的航运垄断组织就应运而生了。一些航运大国常通过对班轮公会的控制，实现其瓜分世界航运市场的目的。

班轮运输和不定期船运输都各有其公会组织。世界上大多数航运业的公会都是专门经营班轮运输的公会。世界上第一个班轮公会是1875年由P&I、B.1.等七家英国船公司在印度加尔各答贸易会议中成立的“加尔各答的班轮公会”(Calcutta Conference)。它专门经营从英国至加尔各答的班轮航线。参加该公会的班轮船公司在签订的协议中，规定了每一家船公司可在该航线上派船的艘次数，并制定了一个用来约束参加公会的各个船公司由英国任何港口至印度加尔各答或相反航程的最低运费率。

此后，班轮公会的组织发展很快，世界各航线都有班轮公会成立，其中较有代表性的是远东班轮公会。远东班轮公会总部设在伦敦，在它2008年解体时走过了125年的历史，是全球最古老的船公司团体组织，它与西欧国家成为海上霸王的时间同步，曾经有过一段光辉岁月，在解体时仍有15家公司成员。在远东班轮公会伦敦总部墙上，还挂了一幅1866年时英国货轮“Agamemnon”的绘图，它当时用了77天时间由利物浦开往上海。

被英国人形容为“华丽老贵妇”的远东班轮公会，当时由五家英国船公司和一家法国船公司创设，这些公司签订了第一份欧洲至中国、日本进出口运输工作协议，也是世界上最古老的航运公司之间的协议。它的会员公司曾经包括英国、瑞典、挪威、丹麦、荷兰、德国、美国、法国、日本等28个国家的40家船公司。成员虽多，但实权却操纵在英国的班轮公司手中，以P&O和蓝烟囱为主。远东班轮公会的前身是“中国班轮公会”(China Conference)。它们都属于“封闭式公会”(closed conference)，其主要特点是拒绝其他班轮船公司自由加入公会、采用延期回扣制和以“战斗船”为对外竞争手段。因此，即使在当时的资本主义体制下，这种垄断组织的垄断性，就已经受到人们的非议、指责和攻击。面对这种不满，1906年英国曾设置“皇室委员会”(Royal Commission on Shipping Ring)对公会的实际情况进行调查。1916年，英国又设置了“帝国海运委员会”(Imperial Shipping Commission)进行了同样的调查。两次调查都认为公会的组织并不存在所谓垄断的弊

害，并且认为政府不必以立法手段对它加以限制。

当然，这只是作为航运大国的英国的看法。相反，以维护货主利益为主的美国，对此却持相反的态度。1913 年美国下议院海运、渔业委员会(Committee on Merchant and Fisheries House of Representatives)对此也做了调查，在该委员会所做的报告中认为：延期回扣制度和战斗船的做法是有害的，应该公开公会的运价本，并将它置于政府监督之下。这一意见后来被明文规定在 1916 年的《航运法》之中。其后，在 1920 年的《商船法》和 1936 年的同一法律中，也继承了这种看法，明文禁止以延期回扣制(deferred rebate system)、战斗船、差别待遇等方式对违反公会协议者进行报复。而且规定，在进出美国的航线上不允许建立“封闭式公会”，所有公会都必须是可以自由加入或退出的“开放式公会(open conference)”，并以合同费率制(contract rate system)代替延期回扣制。第二次世界大战后，因受美国法规的影响，日本的《海上货物运输法》也严禁使用延期回扣制、战斗船，限制加入公会和超过一定限度的合同费率制等差别待遇。

但是，班轮公会是具有国际性的组织。由于对班轮公会单纯采用禁止的办法，结果导致再次出现激烈竞争，运费也将剧烈波动，这对于货主并不是很有利的。因此，美国在 1961 年、日本在 1959 年都修改了有关法规。美国的《海上货物运输法》中原则上承认了合同费率制(contract rate system)。日本的《海上货物运输法》也部分修改和删除了原来的禁令，在一定程度上承认班轮公会的经营活动。

为了维护托运人的利益，以班轮公会为谈判、协商对手的托运人协会所发挥的作用越来越为人们所重视。由贸易协会、商业团体、生产者和进口商组成的国际性的、地区的和国家级的托运人协会纷纷建立，协调托运人之间的活动及就托运人所关心的问题与班轮公会进行谈判、协商的活动越来越频繁，托运人协会的意见也越来越为班轮公会所重视，这不能不对班轮公会的业务活动起了重要影响，在削弱班轮公会垄断方面起到了重要作用。班轮公会是按照特定的航线划分和组织的。参加班轮公会的一些船公司，实际上常常同时经营着几条班轮航线，因而这些船公司也就可能同时是几个班轮公会的会员。所以各班轮公会之间常有密切的联系。同时，在许多情况下，某一公司往往可能同时在几个班轮公会中起着决定性的作用。这种错综复杂的关系，常常引起各班轮公会之间的利害冲突。不仅如此，即使在同一公会内部，各个会员公司之间也常是矛盾重重。例如，远东班轮公会，不仅会员之间互有矛盾，就是欧洲大陆的会员与英国会员之间，以及欧洲会员与日本会员之间也存在着地区性的矛盾。

班轮公会都订有公会规则(conference rule)，并按照规则规定组成公会的执行机构——公会的总部(conference office)。各个班轮公会的执行机构的内部组织并不完全相同，但它们都对外保密。作为各个班轮公会共同的原则，公会的业务经营是根据由会员公司的代表参加的会员大会做出的决议，由公会的执行机构——公会总部具体执行。

在公会规则中，特别能反映公会性质的规定是关于加入公会条件的规定。一般以欧洲船公司为中心的班轮公会都对参加公会的资格定出种种限制条件，规定除非要求加入的船公司具有一定的资格和经营上有实际的成绩，并得到会员公司的同意，否则不得参加。但是，以美国为中心的班轮公会，因为美国强调禁止垄断，认为如果对加入公会加以限制，就会妨碍自由竞争。因此，规定班轮公司只要每月可开航一个正规班次就可以自由加入公

会。通常将具有前一类性质的公会称为“封闭式公会”，而将具有后一类性质的公会称为“开放式公会”。

2. 班轮公会的主要业务

根据班轮公会达成的协议，各航线的货源情况的不同，各个班轮公会的业务内容是有所不同的。但就其主要业务而言，可分为两个方面：一个方面是属于限制或调节班轮公会内部会员相互间的竞争的业务活动；另一个方面则是为了防止或对付来自公会外部的竞争，以达到垄断航线货载目的的业务活动。现分述如下。

1）限制或调节班轮公会内部相互间的竞争

为了防止班轮公会内部会员间的相互竞争，班轮公会采取的业务措施主要有：通过共同制定所控制航线的运价，使参加公会的各班轮公司在收取运费上趋于一致，避免相互间为争夺货载而采取压低运价的手段，并便于垄断航线货源；统一安排营运，统一分配航次和分配货载。当然，这些措施既可单独采用，也可结合采用，这要取决于会员公司间如何达成协议。协议一经成立，公会做出的规定，会员公司就必须遵守，无权自行变更，否则将会受到制裁。

班轮公会在限制或调节公会会员间相互竞争方面所进行以下主要业务。

（1）协定费率。航运竞争的结果必然导致运价的下跌。因此，在参加公会的会员公司之间采取协定一个为全体会员公司所共同遵守的运费率，是所有班轮公会都须完成的一项业务。协定费率既可以是规定一个固定费率，也可以是规定一个最低的费率。前者称为固定费率协定(fixed rate agreement)，后者称为最低费率协定(minimum rate agreement)。

固定费率协定是参加班轮公会的会员公司协议为某一航线制定一个固定的运费率，所有会员公司都必须遵守，按照这个统一的运费率计收运费，不得有任何增减。最低费率协定是参加班轮公会的会员公司协议为某一航线制定一个最低的运费率，所有会员公司只能按高于或等于这一最低运费率计收运费，不得低于这一最低运费率计收运费。

班轮公会通常都将按货物等级分列的协定费率记载于被称为公会运价本(conference tariff)的小册子上。通常所说的费率本费率(tariff rate)，就是指这种记载于公会费率本中的费率，有时也把这种费率称为公会费率(conference rate)。当然，协定费率不可能包括所有全部货种，有时也根据航线的具体情况，将某些特定的货种从费率本中排除。这种未包括在费率本中的货物，一般称为议价货物(open cargo)。对于这种货物，参加班轮公会的会员公司可以自行规定费率，也可以由特定的人员随时决定费率。这种费率就是通常所说的议价费率(open rate)。

（2）统一安排营运。所谓统一安排营运，实际上是做出一些规定对会员公司的营运加以种种限制。这些限制主要有以下几个方面。

① 限制航次及挂靠港口。在公会控制的航线上，分别规定各会员公司在一定时期内投入营运的船舶艘次数和每一个航次的靠港数，并制定船期表，各会员公司都必须遵守。

② 限制货载。关于限制货载的办法主要有两种。一种是分别为各会员公司划定装货区域(或港口)，如远东班轮公会规定将北欧港口划归挪威、瑞典、丹麦的会员公司装货；各会员公司都可前往西欧港口装货，但规定蓝烟囱无权去安特卫普港等。另一种办法是规定各会员公司在一定时期内货载的分配数额，并为此项分配额规定一定的伸缩百分比，伸缩限额内的实际装货量将作为下期分配比例的依据。这种限制货载数量的办法常用于整批

货物的运输。

(3) 统筹分配收入。统筹分配收入(pooling)或称公摊制。这是一种将运费收入的全部或部分集中于公会，然后按预先规定的分配比例在各会员间分配，以平衡各会员公司的利益，并对某些为公会利益做出某些牺牲的会员船公司给予一定的补偿。

(4) 统一经营。统一经营的办法是，参加班轮公会的会员公司，就各该航线的经营问题缔结统一经营的协议，将各该航线的经营业务分别委托给班轮公会中几个会员公司经营，并于期末由所有会员公司按事先约定的比例分摊班轮公会的盈亏。

2) 防止或对付来自公会外部的竞争

为了达到防止或对付来自公会外部的竞争，班轮公会常采用以下几种措施。

(1) 延期回扣制。延期回扣制是初建班轮公会时采用的方法，其后主要在以欧洲为中心的班轮公会(亦即“封闭式公会”)中使用。延期回扣制是班轮公会争揽货载时通常采用的回扣制度。按照回扣制度规定，货主要与公会签订所谓“忠诚信约(loyalty contract)”，在一定期间内，货主将自己的货物全部交由经营某一班轮航线的班轮公会运输，即所谓的对公会“忠诚”，这样，在计算期(account period)届满时，可按整个计算期间所支付的运费总额的一定比例从班轮公会取得回扣(rebate)。

(2) 合同费率制。在“开放式公会”中一般都采用合同费率制。正如上述，合同费率制实际上是延期回扣制的代替方式。

班轮公会与各货主集团之间，常常以合同的形式约定，如果货主将所有的货物全部交由班轮公会所属的船舶运输，则班轮公会可以保证供应所需的运力，而货主则可以享受特别低廉的公会运价，或享受运价不变的待遇。通常将包含这些内容的合同称为全部交运合同或保护合同(exclusive patronage contract)。在全部交运合同中规定的适用于这种合同的特别运价就是合同费率(contract rate)。

所谓合同费率制也叫做双重费率制(dual rate system)。在这种制度下，公会的费率本中分别规定了合同费率和非合同费率。对于与班轮公会约定了将全部货物交由班轮公会所属船舶运输的合同货主，按照合同费率计收运费；而对于未与班轮公会缔结合同的非合同货主，则按照非合同费率计收运费。如果班轮公会发现合同货主将自己的货物交由公会以外的船舶运输时，则货主须按照规定向班轮公会支付罚款。

(3) 安排战斗船。安排战斗船(fighting boat)是班轮公会与非会员船舶进行竞争的一种相当原始的方式。当公会所经营的航线上出现了非会员公司的船舶进行营运时，班轮公会即按照与非会员公司所属船舶相同的开航时间和靠港派出战斗船，以低于非会员船公司所属船舶的运费率接受货载。经过压价、再压价多次反复的较量，直至对方无法维持，被迫退出在该航线上的营运，或接受公会的条件时，战斗船才退出竞争。至于战斗船在竞争中所产生的一切损失，则由公会成员共同承担。

3) 加强公会内部团结、防止分裂的新措施

班轮公会在世界班轮运输中占有统治地位，几乎垄断了世界班轮货运量的90%。然而，在1975年以后，由于资本主义航运业陷入长期性危机，国际班轮市场上的竞争变得非常激烈，集装箱运输经营的集团化，加强了与班轮公会抗衡的力量；托运人组织的纷纷成立，提高了托运人的谈判地位，和《班轮公会行动守则公约》的通过和生效，在一定程度上限制了班轮公会的活动等原因，使班轮公会的统治地位受到动摇。因此采取了加强公

会内部团结、防止分裂的新措施——“运价动议制”(rate initiative)和“独立行动权制”(independent action)。

2.2.2 WSC

1. WSC 的发展

世界海运理事会设在美国首都华盛顿特区内，原来仅是班轮公司总裁们一个聚会和议论的松散型组织。随着该组织的影响力不断扩大，后来占全球 90%以上海贸集装箱运量的 29 家班轮航商都加入了该组织，并开始通过圆桌会议的讨论方式，来关注海上安全、建立全球航运业环境标准等航运事务。

ELAA 成立于 2003 年，该协会成立之前，欧洲的航运与班轮业最大的民间组织是 FEFC，属于欧洲工业革命时留下的产物。随着全球经济的快速发展，FEFC 越来越跟不上社会与经济发展的步伐，后期还开始垄断市场与价格，因而受到货方与竞争对手的猛烈抨击。在这种情况下，欧盟下属的竞争局(Directorage-General for Competition，DG-Comp)为了制定一套在欧盟内的公平竞争原则，开始拿饱受诟病的 FEFC“开刀”，与此同时还制定出一套新的竞争政策与原则，并限时限期要求欧洲班轮航商执行和遵守。在政府、航运公司、货方等各方的围攻之下，最终 FEFC 宣布解散，从而诞生了 ELAA 这个更适合现代航运发展的组织。2010 年 7 月 1 日，ELAA 与 WSC 合并。

2. WSC 任命新理事会成员

WSC 董事会于 2012 年 1 月确认选举海王星集团总裁和首席执行官吴逸涌为 WSC 会长，任期至 2013 年 9 月。选举吴逸涌为会长后，WSC 的 11 个席位就补充满了。其他理事会成员为东方海外货柜航运公司(The Orient Overseas Container Line，OOCL)的 Philip Chow、克罗利海运公司的 Thomas Crowley Jr、以星综合航运服务有限公司的 Rafi Danieli、马士基航运有限公司的 Morten Engelstof、汉堡南美航运公司的 Ottmar Gast、韩进海运有限公司的 YM Kim、赫伯罗特船公司的 Ulrich Kranich、日本邮船公司的 Kenji Mizushima、中远集装箱运输有限公司万敏及 Ron Widdows。Ron Widdows 将继续担任 WSC 会长至 2012 年 9 月。

2.3 班轮运输的货运程序

班轮运输是在特定的航线上，按照公布的船期表，在固定的航线上、往返于固定港口进行运输的船舶营运方式。从事班轮运输经营的船公司是以非特定的众多货主为服务对象的，它要在船舶就航的航线两端及其挂靠港口和腹地的货物集中地设立机构从事揽货集载，承运他们所需要运输的货物。由于班轮船舶所承运货物的批量小、货主多、挂靠港口多、装卸作业频繁、出现货损和货差的情况比较复杂，为使货物在装卸、运输的过程中顺利进行，所以班轮运输在实践中逐渐形成了一套相应的货运程序。

2.3.1 揽货和订舱

班轮运输的货运(托运)程序是从揽货和订舱开始的。

1. 揽货和订舱的概念

揽货又称揽载，是指从事班轮运输经营的船公司为使自己所经营的班轮运输船舶能在载重量(deadweight capacity)和舱容上得到充分利用，力争做到"满舱满载"，以期获得最好的经营效益而从货主那里争取货源的行为。

为了揽货集载，班轮公司首先要为自己所经营的班轮航线，船舶挂靠的港口及其到、发时间制定船期表分送给已经建立起业务关系的原有客户，并在有关的航运杂志、报纸或其他有影响的报刊上刊载，以期达到广告宣传的作用，也使其他货主了解公司经营的班轮运输航线及船期情况，以便联系安排货运，争得货源。

订舱则是托运人或其代理人根据信用证的要求和实际货物数量，以托运单的形式，向承运人，即班轮公司或它的营业所或代理机构等申请货物托运，或通过货代向船代申请，具体洽订某一艘船舶的部分舱位或全部舱位，承运人对这种托运申请给予承诺的行为。

由于当今国际贸易出口货物中，出口商总是力争以 CIF 价格条件成交。在这种情况下，出口商须承担出口货物的托运工作，将货物运交国外的进口商，所以订舱工作多数在装货港或货物输出地由出口商办理。但是，如果出口货物是以 FOB 价格条件成交，则订舱工作就可能在货物的输入地或卸货港由进口商办理，这样的订舱称为卸货地订舱。

2. 揽货和订舱时应注意的事项

由于班轮船舶承运的货物绝大部分是件杂货，而且需要在几个挂靠港口进行装、卸作业，因此，船公司在揽货和接受订舱时应注意以下几个问题。

1）船舶舱位分配与配载

船公司应参考过去的情况，预先将该航线上的各船舶舱位在各装货港间进行适当的分配，定出限额，以便货物配载。所谓配载是指承运人根据货运需要、船舶航线、载货数量、卸货港口和开航日期等具体情况和要求，在与货运代理协商一致的基础上，将货物确定分配给具体船只承运并指定载货的舱位。

2）订舱货物的性质、包装和重量

承揽货载时，必须对各票货物的性质、包装和每件货物的重量等情况给予充分的注意。因为不同的货物对运输和保管常有不同的要求，而且装运不同的货物在积载上常有各种限制或规定(货物忌装)不能同舱装载。

3）港口有关法规和规章

由于国际贸易货物的装货港、卸货港及通过(过境)港常分属于不同国家管辖，所适用的法律规定或港口当局的规章和管理办法等不尽相同。因此，船公司在承揽货物时，必须对航线上有关国家的法律规章和港口习惯或管理办法都应有所了解。常有这样的情况，如根据装货港的法规允许装船出口的货物，而按卸货港的法规却禁止进口，或者对于装运某种货物的船舶禁止或限制入境。特别是装运危险货物时，这种情况时有发生。

2.3.2 接货装船

所谓接货装船是指托运人将其托运的货物送至码头承运船舶的船边，由船方接货后将货物装到船上。

1. 集中装船

在班轮运输中，为了提高装船效率，减少船舶在港停泊时间，不至于延误船期，通常都采用集中装船的方式进行。所谓集中装船，是指由船公司在各装货港指定装船代理人，在各装货港的指定地点(通常是码头仓库)接受托运人送来的货物，办理交接手续后，将货物集中并按货物的卸货次序进行适当的分类后再进行装船。船公司指定接受货物的地点通常是码头仓库，也可以是装卸公司的仓库，等候船舶到港靠泊后，即按大副编制的装卸计划的先后次序将货物从仓库运至船边装船。这种装船方式又称为“仓库收货，集中装船”。当前对件杂货的运输几乎都采用上述集中装船的方法。但是对一些特殊的货物，如危险品、冷冻货、鲜活货、贵重货或者批量较大的同类货物，则是由托运人将货物直接送至船边，或使用托运人的驳船将货物送到船边直接装船。这就是通常所说的直接装船或现装。

需要指出，在普通杂货班轮运输的情况下，装船都应是在船边进行的，作为承运人的船公司的责任也是从装船时开始的。这一点，不论是直接装船还是集中装船都没有什么区别。也就是说，不论在什么情况下，托运人都应承担将货物送到船边的义务。在集中装船的情况下，也只不过是由船公司指定的装船代理人代托运人将货物从仓库送至船边的一系列作业而已。因此，船公司与托运人之间的责任界限和装船费用的分担仍然以船边货物挂上吊钩为界。即仓库保管费用、驳船费用及其他将货物送至船边所需的费用都由托运人负担。即使在使用船公司或装船代理人的驳船将货物送至船边的情况下，这种责任分担界限和费用分担原则也没有改变。与此相对，有关装船准备和装船用具的费用及装船费用，原则上都应由船公司负担。

2. 直接装船

如果装船的船舶是在锚地或浮筒作业，托运人还应负责使用自己的或租用的驳船将货物驳运至船边办理交接后将货物装到船上。这种装船形态通常被称为直接装船。

在班轮运输中，由于所承运的货物种类繁多、性质各异、包装形态多样，而且这些货物又分属不同的托运人，货物的卸货港也不一样。因此，如果要求每个托运人都将自己托运的货物直接送到码头船边，就会因种种原因不能按规定的先后次序送到船边，而使装货现场十分混乱，影响装货效率，延长船舶在港的停泊时间，延误船期。所以，对班轮运输的货物一般都不采用直接装船的形式。

3. 装船代理人

在仓库收货、集中装船情况下，船公司和托运人之间介入了由船公司指定并受船公司委托代行一切有关收货、保管和装船业务的代理人，这就是装船代理人。

装船代理人可以由船舶代理人兼营，也可以由装卸公司兼营。由装卸公司兼营能更有利于装船作业的顺利进行。在我国，装船代理人一般由装卸公司兼营。从托运人的地位看，把货物交给船公司指定的装船代理人，如同把货物交给船公司一样，交货后的一切风险都应由船公司负担。但是，根据提单及有关海上运输法规(如《海商法》)的规定，对于普通船舶的件杂货运输，船公司的责任是从本船船边装货时开始的，即使是在仓库收货、集中装船的情况下，这种责任界限并没有改变，即船公司的责任期间并没有延伸至仓库收货时。虽然装船代理人接收货物之后便产生了如同船公司所应负担的那种责任，实际上船

公司和装船代理人各自对托运人所应承担的责任仍存在着一定的界限，即根据船公司和装船代理之间的合约，在船边装船以前属于装船代理人的责任。

4. 误装或漏装

在集中装船时，由于各种原因，时常会出现误装或漏装的情况，这时，发现以后应及时进行更正和处理，将误装的货物发回(往)指定港口或指定收货人。同时，变更货单，将应装货物迅速装运至指定卸货港交收货人。由于船方责任造成的误装或漏装的费用由船方承担，而由于如运输标志不清等托运人的原因造成的费用则由托运人承担。对于由此造成的货物往返运输和补运货物的风险由谁承担，要视具体情况而定，不能够一概而论。

2.3.3 卸船交货

卸船交货是指将船舶所承运的货物在卸货港从船上卸下，在卸货港仓库或船边将货物交收货人或其代理和办理货物的交接手续。

卸船交货的准备如下。船公司在卸货港的代理人根据船舶发来的到港电报，一方面编制有关单证，联系安排泊位和准备办理船舶进口手续，约定装卸公司，等待船舶进港后卸货；另一方面还要把船舶的预定到港时间(expected time of arrival，ETA)通知收货人，以便收货人及时做好接收货物的准备工作。虽然船公司或其代理人应按提单上记载的“通知人”发出通知，但是这种到船通知并不是船公司或其代理所应承担的法定义务。他们之所以要逐个发出通知，只不过是为了使货物交付及收取到付运费等工作能够及时顺利地进行。通常的做法是在有关的航运报、刊上公告船舶的到港时间即认为已经履行了发出到船通知的责任。

1. 集中卸货

在班轮运输中，为了使分属众多收货人的各种不同的货物能在船舶有限的停泊时间内迅速卸完，通常都采用集中卸货的办法，即由船公司所指定的装卸公司作为卸货代理人总揽卸货，并向收货人交付货物的工作。也就是说，船舶到港后，先将货物卸至码头仓库，进行分类后再向收货人交付，因而这种方式也称为“集中卸货，仓库交付”。卸货代理人也可以由船舶代理人兼营。

如果装卸公司同时兼营货物的进口报关业务时，在将货物搬入保税地区(仓库)后，应随即附上必要的单证，向海关提交进口申请单，经海关核准并支付进口关税后取得进口许可证，再行办理货物交付手续。

2. 直接卸货

与装船时一样，如果各个收货人都同时来到码头船边接收货物，同样会使卸货现场十分混乱，影响卸货效率，延误船舶在港的停泊时间。因此，对普通班轮运输的货物一般都不采用直接卸货、船边交货的方式。

关于船公司的卸货责任，即使在集中卸货的条件下，也是以船边为界，即货物脱离本船的吊钩时，船公司的责任即告终止。由于是以船边为责任界限的，所以卸货费用原则上也按这样的分界线来划分，即船公司只负担货物的卸船费用，在此后的驳船费、岸上搬运费及仓储保管费等由收货人向装卸公司或卸货代理人支付。可见，卸货代理人、收货人、

船公司三者之间的相互关系也和前述装船代理人、托运人、船公司之间的关系一样，这里不再赘述。

通常，船公司应该在提单上记载的卸货港卸货。但是由于战争、冰冻、港口罢工等特殊原因，船舶如前往原定的卸货港卸货已不可能，或者将使船舶处于不安全状态。这时，根据提单规定，船公司有权决定将船舶驶往能够安全到达的附近港口进行卸货，这也视为船方已经将货物运至目的港交付。

3. 误卸

卸货时，船方和装卸公司应根据载货清单和其他有关单证认真卸货，避免发生差错。然而，在班轮运输中，由于同时装运分属不同货主和不同卸货港的货物，而这些货物中又有许多包装、标志或形态十分相似，加上可能出现标志不清、单证填写不正确等情况，因此，要在船舶停泊较短的时间内迅速将货物卸下，就难免发生将本应在其他港口卸下的货物卸在本港，或本应在本港卸下的货物遗漏的情况。通常将前者称为溢卸，后者称为短卸。溢卸和短卸统称为误卸。船公司或其代理人如果发现溢卸或短卸货物，应立即向各挂靠港口发出货物查询单，在调查清楚的基础上，有溢卸货物的港口应及时将溢卸的货物运回原定的卸货港。关于因误卸而引起的货物延迟损失或货物的损坏责任问题，一般在提单条款中都有规定。

通常规定，因误卸而发生的补送、退运的费用由船公司负担，但对因此而造成的延迟交付或货物的损坏，船公司不负赔偿责任。如果误卸是因标志不清、不全或错误，以及因货主的过失造成的，则所有补送、退运、卸货和保管的费用都由货主负担，船公司不负担任何责任。

4. 交货

船方在卸货港向货方交付货物有其基本手续。

在班轮运输的情况下，货物装船后，船公司或其代理人一般都向托运人签发了提单，因此，船公司把货物交付给收货人时，必须收回提单才能把货物交给收货人。也就是说，收货人在提取货物时，必须在提单上注明已经接受了船公司交付的货物，并在提单上签章后，向船公司在卸货港的代理人交出这一提单才能得到货物。如果不是以提单提货，即使是真正的收货人，船公司或其代理人也没有交付货物的义务。

在实际业务中，收货人提取货物的具体过程是，收货人凭注明已经接受了船公司交付的货物并签章的提单交给船公司在卸货港的代理人，经代理人审核无误后，签发提货单交给收货人，然后收货人再凭提货单前往码头仓库提取货物并与卸货代理人办理交接手续。

船公司的代理人向收货人办理交付货物手续时，除要求收货人必须交出提单外，还必须要求收货人付清运费(到付运费)和其他应付的费用(如船公司或其代理人垫付的保管费、搬运费等费用及共同海损分摊和海难救助费等)。收货人只有付清了所有费用后，船方代理才会向其签发提货单。如果收货人没有付清上述费用，船公司有权根据提单上的留置权(line)条款的规定，暂时不交付货物，直至付清各项应付的费用后才交付货物。如果收货人拒绝支付应付的各项费用而使货物无法交付的，船公司还可以经卸货港所在地法院批准，对卸下的货物进行拍卖，以卖得的货款抵偿应向收货人收取的费用。

2.3.4 交付货物的方式

由于海运情况复杂，船方向货方交付货物时有以下几种不同的交付方式。

1. 仓库交付货物

仓库交付货物，习惯上称为“仓库交货”，是指将从班轮船舶上集中卸下的货物先行搬入卸货港船方代理的仓库或卸货代理的仓库，然后由卸货代理人代表船公司按票向收货人交付货物的方式。也就是说，收货人凭提单向船公司在卸货港的代理人办妥提货手续后，持代理人签发的提货单到码头仓库提取货物并与卸货代理人办理货物的交接手续。这是班轮运输中最基本的交付货物的方式。

2. 船边交付货物

船边交付货物习惯称为“船边交货”，又称“现提”，是指收货人以提单在船公司在卸货港的代理处办妥提货手续换取提货单后，持提货单直接到码头船边提取货物并办理交接手续的方式。

如前所述，在班轮运输中通常都以“集中卸货，仓库交付”为原则。不过，对于一些必须尽快提取的货物，如贵重货物、危险货物、冷冻货物、鲜活货物、长大件货物及其他批量较大的货物，在收货人的要求下，通常采用船边交付货物的方式。

当然，在收货人要求船边提货时，船公司或其代理人应根据货物的积载情况，考虑是否有可能实现这种要求。不过，对于冷冻货物，一般港口都不具备保管冷冻货物的条件，只能采用船边交付货物的方式。对于贵重货物、危险货物也因不宜在码头仓库堆存时间过长而常采用船边交付货物的方式。

尽管船公司或其代理人同意了收货人提出船边提货的要求，如果收货人对于在船边提货没有做好充分的准备，如因接运工具安排不及时而使卸货中断，船长就可以以他认为适宜的方法将货物卸岸。

3. 货主选择卸货港交付货物

货主选择卸货港交付货物是指货物在装船时货主尚未确定具体的卸货港，待船舶开航后再由货主选定对自己最方便或最有利的卸货港，并在这个港口卸货和交付货物。在这种情况下，提单上的卸货港一栏内须记明两个或两个以上将被选择的卸货港的名称，如“选择神户/横滨”或“选择伦敦/鹿特丹/汉堡”。而且，货物的卸货港也只能在提单上所写明的港口中选择。

货主采用选择卸货港交付货物时，必须在办理货物托运时提出申请，而且还必须在船舶自装货港开航后，抵达第一个选择的卸货港前的一定时间以前(通常为 24 小时或 48 小时)，把决定了的卸货港通知船公司及被选定卸货港船公司的代理人，否则船长有权在任何一个选卸港将货物卸下，并认为船公司已履行了对货物运送的责任。

这种在货主选择的卸货港卸下和交付的货物称为“选港货”(option cargo)。为了满足货物选卸的要求，使选卸成为可能，在积载时需要对这些货物的装舱位置给予特别安排，这就难免给积载工作造成一定的困难，因而船公司对装运选港货要增收一定的附加费用，这项附加费用称为选港附加费。

因提单上已明示了卸货港的范围，即使船公司已签发了两份以上的正本提单，收货人

在办理提货手续时，只要交出其中的一份正本提单即可办理提货手续。

4. 变更卸货港交付货物

变更卸货港交付货物是指在提单上所记载的卸货港以外的其他港口卸货和交付货物。变更卸货港的申请应由收货人提出。如果收货人认为将货物改在提单上所载明的卸货港以外的其他港口卸货并交付对其更为方便或有利时，可以向船公司提出变更卸货港的申请。但是，这种变更卸货港的申请必须在船舶抵达原定卸货港之前或到达变更的卸货港(需提前卸货)之前提出，并且所变更的卸货港必须是在船舶该航次停靠港口的范围之内。

船公司接到收货人提出变更卸货港的申请后，必须根据本船的积载情况，考虑在装卸上能否实现这种变更，如是否会发生严重的翻舱、倒载情况；在变更的卸货港所规定的停泊时间能否来得及将货物卸下，和是否会延误本船的开航时间等情况后，才能决定是否同意收货人这种变更申请。

船公司接受了收货人变更卸货港的申请后，因这种变更而发生货物的翻舱、倒载费、装卸费，以及因变更卸货港的运费差额和有关手续费等费用，均应由收货人负担。

由于变更卸货港交付货物与一般情况下货物的交付不同，因而收货人在办理提货手续时，必须向船公司在变更后的卸货港的代理人交出全套正本提单才能办理提货手续，这是与正常情况下收货人只交出一份正本提单即可办理提货手续的不同之处。

5. 凭保证书交付货物

按规定，收货人应以正本提单换取提货单才能提取货物。但是，在班轮运输中，有时因提单邮寄延误而出现提单到达的时间迟于船舶到港的时间(特别是装货港与卸货港距离比较短)的情况；或因为提单遗失或被窃；或者是当到港时，作为押汇的跟单票据的提单已经到达进口地银行，但因为汇票的兑现期限未到，收货人暂时还没拿到提单，因而造成船舶虽已到港，而收货人尚未收到或取得提单的情形。这时，收货人无法用提单来换取提货单提取货物。按照一般的航运习惯，通常要由收货人向船方开具保证书，以保证书交换提货单，然后拿提货单提取货物。这种交付货物的方式，称为凭保证书交付货物(delivery against letter of guarantee，L/G)。

为了方便，各家船公司都印有一定格式的保证书。虽然它们的形式和词句不完全相同，但一般的内容都包括：收货人保证在收到提单后立即向船公司或其代理交回全套正本提单，承担应由收货人支付的运费及其他费用的责任；对因未提交提单而提取货物所产生的一切损失均承担责任，并表明对于上述保证内容由有关银行与收货人一起负连带责任。

凭保证书交付货物，通常是为了收货人和船公司双方的便利，使货物交付能够迅速完成而采用的一种商业习惯做法。在船公司实际收回提单以前，虽然可以根据保证书将因凭保证书交付货物而发生的损失转嫁给收货人或保证银行，但作为违反运输合同的义务，船公司对正当的提单持有人仍负有赔偿一切损失责任的风险。因此，船公司一定要尽可能使提单早日收回。在实际工作中通常都规定收货人交回提单的一定期限。收货人也应在提单到达、支付货款取得提单后，立即将全套正本提单交给船公司或其代理人换回保证书。这时就恢复了正常的交付货物的形式，这就称为解除保证。如果提单已经遗失，致使这种解除保证无法实现时，则应根据该国的法律规定，经过公告形式，宣布该提单失效，或经法

院的免除效力的判决，才能做到解除保证。在使用保证书交付货物时，值得船公司或其代理人注意的是，近年来，国际航运中的诈骗活动不断增加，船公司或其代理人必须弄清楚提取货物的人确实是有权支配货物的人，和要求提取货物的人提供可靠的银行担保或相应数额的保证金，并承担船公司不凭提单交货可能产生的一切损失。否则，船方不要轻易决定凭保证书交付货物。

2.4　班轮运输的货运单证

班轮运输中，从办理货物托运手续开始，到货物装船、卸货，直至货物交付的整个过程，需要编制一系列单证。这些单证在货方(包括托运人和收货人)与船方之间起着办理货物交接的证明作用，它既是货方、港方、船方等有关当事人之间从事业务工作的凭证，又是划分货方、港方、船方各自责任的依据。

在这些单证中，有的是受国际公约和各国国内法规的约束，有的则是按照港口当局的规定和航运习惯而编制使用的。尽管这些单证种类繁多，而且因各国港口的规定会有所不同，但主要单证是基本一致的，并能在国际航运中通用。现将国际上通用的及我国航行于国际航线船舶所使用的主要单证分述如下。

2.4.1　在装货港编制使用的单证

1. 托运单

托运单(booking note，B/N)是指由托运人根据买卖合同和信用证的有关内容向承运人或他的代理人办理货物运输的书面凭证。经承运人或其代理人对该单的签认，即表示已接受这一托运，承运人与托运人之间对货物运输的相互关系即告建立。托运单见表2-1。

托运单从船货双方的关系来说就是货主或船代向船代或班轮公司提出的要约。船代或船方签发的装货单，就是船代或船方对货方的承诺，运输合同即告达成。要约+承诺=合同成立。所以，装货单是运输合同的重要组成部分，托运单也是运输合同的重要组成部分，它们缺一不可。这里也说明提单只是运输合同的证明文件，并不是合同本身。

一般来说在班轮运输情况下，托运人只要口头或订舱函电向船公司或其代理人预订舱位，船公司对这种预约表示承诺，运输关系即告建立，并不一定需要什么特定的书面形式。但是，国际航运界的习惯做法则是，托运人或其代理人与船公司或其代理人约定所需的舱位后，再以书面的形式向船公司或其代理人提交详细记载有关货物情况及对运输要求等内容的托运单。船公司或其代理人接受承运后，便在托运单上编号并指定装运的船名，将托运单留下，副本退还托运人备查。

托运单的主要内容包括托运人名称，收货人名称，货物的名称、重量、尺码、件数、包装式样、标志及号码，目的港，装船期限，信用证有效期，能否分批装运，对运输的要求及对签发提单的要求等。托运单的格式见表2-1。

表 2-1 托运单

Shipper(发货人)：					NO.(编号) 集装箱货物托运单
Consignee(收货人)：					
Notify party(通知人)：					
Pre-carriaged by(前程运输)：			Place of Receipt(收货地点)：		
Ocean Vessel(船名)：		Place of Delivery(交货地点)：		Final Destination(目的地)：	
Container No.(集装箱号)：	Seal NO. & Marks & Nos.(铅封号，标志号)：	No. of Container or Pkgs(箱数或件数)：	Kind of Packages; Description of Goods(包装种类与货名)：	Gross Weight(毛重)：	Measurement(尺码/体积)：
Total Number of Containers or Packages (in words)[集装箱或件数合计(大写)]：			Say(说明)		
Freight & Charges(运费与附加费)：	Revenue Tons(运费吨)：	Rate(运费率)：	Per(每)：	Prepaid(运费预付)：	Collect(到付)：
Ex. Rate(兑换率)：	Prepaid at(预付地点)：	Payable at(到付地点)：		Place of Issue(签发地点)：	
	Total Prepaid(预付金额)：	No. of Original b/l(正本提单份数)：			
Service Type on Receiving(交货方式) CY			Service Type on Delivery(交货方式) CY 场站		Issue of Bill of Lading(提单签发)：
Transshipment Permitted(允许)：			Partial Shipment(可否分批)： Prohibited(禁止)：		
Date of Shipment(装船日期)：			Period of Validity(有效期)：		
Amount(USD)(合计(美元))					

2. 装货单

装货单(shipping order，S/O)，也称下货纸，或下货单，也叫关单，是由托运人按照托运单的内容填制交船公司或其代理人审核并签章后，据以要求船长将货物装船承运的凭证。但是，托运人凭船公司或其代理人签章后的装货单要求船长将货物装船之前，还必须先到海关办理货物装船出口的报关手续，经海关查检后，在装货单上加盖海关放行图章，表示该票货物允许装船，此时托运人才能要求船长将货物装船。所以装货单习惯上又称关单。见表 2-2。

装货单是国际海运中的通用单证，在形式上，它一般由三联组成，称为“装货联单”。第一联是船方或其代理留底(counter foil)，用于缮制其他货运单证；第二联是装货单(shipping order)，交托运人执有，作用如第一联；第三联是收货单(mate's receipt)，是船方接受货物装船后由大副签发给托运人的收据。除此必需的三联外，根据业务的需要，还可增加几联或若干份副本(copy)，如有的增加两联副本供计算运费和向付费人收取运费的通知用。“装货联单”在不同港口常有不同叫法。有的叫“下货单”；有的叫“装货单”，

有的还因有六份副本叫“九联单”。

表 2－2　装货单

CHINA OCEAN SHIPPING AGENCY

SHIPPING ORDER

S/O No.

S/S ____________ For ____________

Shipper ____________

Receive on board the undermentioned goods apparent in good order and condition and sign the accompanying receipt for the same.

Marks & Nos.	Quality	Description of Goods	Weight in Kilos	
			Net	Gross

Total Number of Packing in Writing ____________

Date ____________ Time ____________

Stowed ____________

Received ____________

Tallied ____________ Approved by ____________

在内容上，经船公司或其代理人签章的装货单，既是托运人办妥货物托运和出口手续的证明，又是托运人据以向海关办理报关的依据，还是船公司下达给船长接受货物装船承运的命令。船长或大副只能依据装货单或关单接受货物装船承运，这一点从其英文表达中最能清楚地说明。虽然装货单是船方或其代理在货方托运时交货方收执的单证，但其实质效用是船东或其代理给船长的装船命令。货物装船时，托运人(或货运代理)必须向船长或大副提交这一单证，表明这是一份船东或代理给船长的装船命令。对于特殊货物，还常以不同颜色(如红色)的装货单来与一般装货单相区分。

装货单上除应记载托运人名称、编号、船名、目的港及货物的详细情况(应与托运单相同)等内容外，还应在货物装船后由理货人员填写货物装船的日期、装舱位置、实装货物数量及理货人员的签名等项内容。实际装船时，船方应该详细核对货物的情况是否与装货单上记载的内容相一致。

装货单的流转程序：船公司或其代理接受货物托运后，将确定的载运船舶的船名及编号填入托运单，然后将装货联单发给托运人填写，填妥后交回船公司的代理人，经代理人审核无误后签章留下留底联，将装货单和收货单(第二、第三联)交给托运人前往海关办理出口货物报关手续，同时货物则被要求运至海关货场进行查验(如果是集装箱需要则开箱)，经海关审核查验无误后准予出口，在装货单上加盖海关放行图章，便可持以要求船长将货物装船承运。

由于船代或船方签发的装货单，是船代或船方对货方的承诺，运输合同已经达成，所以，装货单一经承运人签章后，船、货双方都应受其约束。如果发生货物退关造成损失时，应由责任方承担责任。如果需要修改装货单上所记载的内容，应将更正单分送有关单位，如果整票货物退关，还要收回原装货单注销。承运人签发装货单后，船、货、港各方均需要有一定的时间用来编制装货清单、积载计划，办理货物报关、查验放行，货物集中

等装船的准备工作。当每一票(每一装货单)的货物全部装上船后，现场理货人员应在装货单上签注实装数量、装舱位置、装船日期并签名，再由理货长审查和签名，证明该票货物如数装船无误，然后连同收货单一起送交船上大副，大副审核属实后在收货单上签字，留下装货单，将收货单退给理货长交托运人或货运代理人。

3．收货单

收货单(mate's receipt，M/R)是指某一票货物装船后，由船上大副签署给托运人用以证明船方已收到该票货物并已装上船舶的凭证。它是划分船货双方责任的重要依据，也是货方据以向船长或船代换取正本已装船提单的凭证。所以，收货单又称为“大副收据”，见表2－3。

表2－3　收货单

Mates Receipt

<table>
<tr><td colspan="3">SHIPPER</td><td colspan="2">D/R NO.</td><td colspan="2">抬头</td></tr>
<tr><td colspan="3">CONSIGNEE</td><td colspan="4">场站收据副本
COPY OF DOCK RECEIPT</td></tr>
<tr><td colspan="3">NOTIFY PARTY</td><td colspan="2">大副联
(FOR CHIEF OFFICE)</td><td colspan="2">第六联</td></tr>
<tr><td colspan="3">PRE-CARRIAGE BY PLACE OF RECEIPT</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td colspan="3">OCEAN VESSEL VOY. NO. PORT OF LOADING</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td colspan="3">PORT OF DISCHARGE PLACE OF DELIVERY</td><td colspan="4">FINAL DESTINATION FOR THE MERCHANT'S RETERENCE</td></tr>
<tr><td>CONTAINER NO.</td><td>SEAL NO.</td><td>NO. OF CONTAINERS OR PKGS</td><td>KIND OF PACKAGES：DESCRIPTION OF GOODS</td><td colspan="2">GROSS WEIGHT</td><td>MEASUREMENT</td></tr>
<tr><td colspan="2">TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OR PACKAGES (IN WORDS)</td><td></td><td colspan="4">SAY ________ ONLY</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">CONTAINER NO.</td><td rowspan="2">SEAL NO.</td><td rowspan="2">PKGS</td><td colspan="3">CONTAINER NO. SEAL NO. PKGS</td></tr>
<tr><td colspan="3">RECEIVED BY TERMINAL</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">FREIGHT & CHARGE</td><td>PREPAID AT</td><td>PAYABLE AT</td><td colspan="3">PLACE OF ISSUE</td></tr>
<tr><td>TOTAL PREPAID</td><td>NO. OF ORIGINAL B/L</td><td colspan="3"></td></tr>
</table>

以下是具体的收货单实例，见表2－4。

货物装船完毕后，船方应签发一份收货单给货方。托运人取得大副签署的收货单后，即可凭以向船公司或其代理人换取已装船的正本提单。

收货单是前述装货联单的第三联，它除了增加大副签署一栏外，其所记载的内容和格式与装货单完全一样。为了便于与装货单相识别，常用淡红色或淡蓝色制成并在左侧纵向

增加一较宽的线条。

表 2-4 收货单实例

MATES RECEIPT

COPY NOT-NEGOTLABLE

No. 12667 Convent, L A. 7/21/08

RECEIVED THIS DAY IN APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION.

ABOARD THE VESSEL: M/VUBC SYDNEY From

ZEN-NOH GRAIN CORPORATION
OPERATING
ZEN-NOH GRAIN ELEVATOR
CONVENT, LOUISIANA

ORDER

FOR THE ACCOUNT OF ZEN-NOH GRAIN CORPORATION

1,194,81812/56 bushels of U. S. NO. 2 OR BEFIER YELLOW CORN said to weigh 66,909,820 pounds

Stowage: HOLD NOS. 1,2,3,4,5 .

L. S.

L. S.

30 350 095 mt

QUALITY & QUANTITY UNKONWS

收货单上的批注称为“大副批注”。在班轮运输中，船公司对货物承担责任是在货物装船时开始的。因此，在货物装船时，大副必须认真核对装船货物的实际情况是否与装货单上记载的情况相符合，货物的外表状况是否良好，有无标志不清、水渍、油渍或污渍情况，数量(件数)是否短缺，货物损坏情况与程度，以及应急修理的事实等。如有这些情况，大副在签署收货单时应明确、具体、如实地记载在收货单上。这种在收货单上记载有关货物外表状况不良或缺陷的情况称为“批注”。因为这是由大副在签署收货单时在收货单上所做的批注，故习惯上称之为“大副批注”。收货单有了这样的大副批注，则这张收货单被称为“不清洁收货单”。反之，称为“清洁收货单(clean receipt)”。“大副批注”的依据是理货员或理货长在理货单上的批注，理货单的批注是大副进行批注的第一手资料和证明。

一些常见的大副批注如下。

① RAIN WORK AT SHIPPER’ REQUEST(由于货主要求雨天装载)；

② SHORT SHIPPED FIVE CASES(短装 5 箱——比装货单上所记件数实际少装的数字)；

③ SHORT SHIPPED TEN BAGS(短装 10 袋)；

④ ONE BUNDLE OF PIECE GOODS FALLEN OVER BOARD BY STEVEDORES (由于装卸工人操作不慎，一捆布匹掉入水中)；

⑤ SHORT IN DISPUTE(短少在争执中)；

⑥ THREE BALES BURST, N/R FOR CONSEQUENTIAL LOSS OR SHORTAGE OF CONTENTS(3 包破裂，船方对内容的灭失或短少不负责)；

⑦ TWO BALES POORLY TORN，CONTENTS EXPOSED，N/R FOR LOSS OR SHORT AGE & CONDITION OF CONTENTS(两包全撕破，货物暴露，船方对灭失或短少和内容状态不负责)；

⑧ ONE DRUM NO. 3 LEAKING AT PLUGS(3号桶塞渗漏)；

⑨ ONE BOX (NO. 1) NAILS STARTED (一箱钉松)，TWO CARTONS OPEN FLAPS(两纸箱盖松开)；

⑩ TWO BOXES CARSHED，CONTENTS EXPOSED(两箱打碎，货物暴露)；

⑪ N/R FOR NUMBER OF PIECES CAUSED BY BONDLES OFF(散捆后船方对件数不负责)；

⑫ BANDS(HOOPS) OFF CRUSTED(箍脱落，生锈)；

⑬ ALL TIMBER LOADED WET(全部木材装船水湿)；

⑭ FOUR LOOSE PIECES(四捆另散)；

⑮ UNSECURELY PACKED(包装不固)；

⑯ ONE BALE OF RUBBER STAINED BY WATER(一包橡胶有水渍)；

⑰ ONE CARTON NO. 23 MIDDEW STAINED(第23号纸箱有霉迹)；

⑱ MARKS INDISTINCT (INVISIBLE，INRECOGNIZABLE) N/R FOR SORTING OFF MARKS & NUMBERS(货物标志模糊，船方不负分标志责任)；

⑲ PERISHABLE CARGO AT SHIPPERS' RISK(易腐货物，发货人自负风险)；

⑳ ALL CASES SEALED N/R FOR CONTENTS(全部箱封妥，船方不负内容之责)；

㉑ TOP SHEET RUSTY(顶层板生锈)；

㉒ DAMAGED BY VERMINS (RATS)(有虫或被鼠咬)；

㉓ CARGO SWEATRD，N/R FOR LOSS OR SHORTAGE & CONTENTS(货物发汗，船方对货物损失、短少和内容不负责)。

货物装船时，如发现外表状况不良或存在缺陷，大副可以拒绝将这些有缺陷的货物装船，或要求托运人(或发货人)予以调换。如果托运人不愿调换或调换实际上已不可能时，而又要将货物装船，此时，大副就应在收货单上如实地加以适当的批注，以使船方免除赔偿责任。也就是说，有了批注可以证明交付货物时的损坏状况是符合或归咎于这类批注所记载的缺陷与状况的，船公司就可以不承担责任。然而，收货单上有了批注，按照常规，最终要将这些批注转批到提单上去，这将使提单成为“不清洁提单”，从而影响托运人以提单向银行结汇的可能，这对托运人是不利的。

因此，大副在收货单上批注时应防止两种倾向：其一是不管货物状况，一概不加批注，这对船公司不利；其二是不问货物是否有短损，为避免船公司的可能责任，尽量多做批注，这会给托运人增加不必要的麻烦。为此，大副在收货单上做批注时应注意适当掌握，特别要注意下面的问题。

(1) 认真检查货物外表状况，并核对收货单上记载的货名、标志、件数、目的港、收货人、装船日期、装舱位置与实际装船货物是否相符。

(2) 批注的内容要具体、明确、肯定，切忌模棱两可、含糊不清，不要使用如“许多”、“一些”、“少量”等不确定的词。

(3) 对价值不同的货物批注的宽严程度应有所区别，贵重货物、高价货物应从严掌握。

(4) 对货物包装脆弱，不适于海上运输的必须加以批注。

(5) 不重复提单中已有的船方免责内容，更不能与提单条款有矛盾。

(6) 对毫无实际意义的内容不要在收货单上批注，以免引起争议。

(7) 批注(或打印)时字迹要清晰、容易辩认。

4. 提单

提单(bill of loading，B/L)是船公司或其代理人签发给托运人，证明货物已经装上船舶并保证在目的港凭以向收货人交付货物的物权证明。

托运人将货物交船舶装船后，经大副验核无误，并在收货单上签字确认，然后将收货单退回给托运人。托运人即可凭大副签字确认货物已经装上船舶的收货单到船公司或其代理人处，付清运费(预付运费)换取经船公司或其代理人签字的一份或数份正本已装船提单。托运人取得正本已装船提单后，即可持提单及其他有关单证到银行办理结汇，取得货款。如果收货单上附有关于货物状况的大副批注时，船公司或其代理人需将大副批注如实地转批于提单上。提单在班轮运输中是一份非常重要的单证。它既具有规定船公司作为承运人的权利、义务、责任和免责的运输合同的作用，又是表明承运人收到货物的货物收据，也是提单持有人转让货物所有权或凭以提取货物的物权凭证。

关于提单及提单业务的具体问题将在第3章中详细叙述。

提单式样见表2-5。

5. 装货清单

装货清单(loading list，L/L)是船公司或其代理人根据装货单留底联，将全船待装货物按卸货港和货物的性质归类，依航次靠港顺序排列编制的装货单的汇总单。

装货清单是船舶大副编制货物积载图(stowage plan)的主要依据。这份单证的内容是否正确，对积载的正确、合理具有十分重要的影响，因此，大副应对此单证给予足够的重视。装货清单又是供现场理货人员进行理货、港方安排驳运、进出库场，以及掌握托运人备货及货物集中情况等的业务单据。如有增加或取消货载的情况发生，则船公司或其代理人应及时填制加载清单(additionalcargo list)或取消货载清单(cancelled cargo list)，并及时分送船舶及有关单位。

装货单的内容包括装货单号码、货名、件数及包装、毛重、估计立方米及特种货物对运输的要求或注意事项的说明等。

6. 载货清单

载货清单(manifest，M/F)是一份按卸货港顺序逐票列明全船实际载运货物的明细表。它是在货物装船完毕后，由船公司的代理人根据大副收据或提单编制的，编妥后再送交船长签认。

载货清单又称“舱单”。其内容除应逐票列明货物的详细情况(包括提单号、标志和号数、货名、件数及包装、重量、尺码)外，还应记明货物的装货港和卸货港。在该单的上方还记有装运船舶的船名及船长名、开航日期等项内容。

载货清单是国际上通用的一份十分重要的单证。船舶办理出口(进口)报关手续时，必须递交一份经船长签字确认的载货清单。它是海关对出口(进口)船舶所载货物出(进)国境实施监督管理的单证。如果船舶货舱内所载运货物没有在载货清单上列明，海关可按走私论处，有权依据海关法进行处理。

表 2-5 提单式样

1. Shipper Insert Name, Address and Phone SOMEONE LIGHT INDUSTRIAL PRODUCTS IMPORT AND EXPORT CORPORATION		B/L No. YB5008	
2. Consignee Insert Name, Address and Phone TO ORDER OF SOMEONE BLUE SKY LTD.HONGKONG		中远集装箱运输有限公司 COSCO CONTAINER LINES TLX: 33057 COSCO CN FAX: +86(021) 6545 8984 ORIGINAL Port-to-Port or Combined Transport **BILL OF LADING**	
3. Notify Party Insert Name, Address and Phone (It is agreed that no responsibility shall attach to the Carrier or his agents for failure to notify.) SOMEONE BLUE SKY LTD. HONGKONG		RECEIVED in external apparent good order and condition except as other-Wise noted. The total number of packages or unites stuffed in the container, The description of the goods and the weights shown in this Bill of Lading are Furnished by the Merchants, and which the carrier has no reasonable means Of checking and is not a part of this Bill of Lading contract. The carrier has Issued the number of Bills of Lading stated below, all of this tenor and date, One of the original Bills of Lading must be surrendered and endorsed or sig-Ned against the delivery of the shipment and whereupon any other original Bills of Lading shall be void. The Merchants agree to be bound by the terms And conditions of this Bill of Lading as if each had personally signed this Bill of Lading. SEE clause 4 on the back of this Bill of Lading (Terms continued on the back Hereof, please read carefully). *Applicable Only When Document Used as a Combined Transport Bill of Lading.	
4. Combined Transport * Pre - carriage by	5. Combined Transport* Place of Receipt		
6. Ocean Vessel Voy. No. SUNFENG V.188	7. Port of Loading SHANGHAI, CHINA		
8. Port of Discharge HAMBURG W/T AT HONGKONG	9. Combined Transport * Place of Delivery		

Marks & Nos. Container / Seal No.	No. of Containers or Packages	Description of Goods (If Dangerous Goods, See Clause 20)	Gross Weight Kgs	Measurement
N/M CONTAINER NO: GVDU2041118/SEAL 21281	200 CARTONS	TOYS AS PER ORDER NO.P01009 AS PER LETTER OF CREDIT NO: LC-515	4 200KGS	$17.200m^3$
		Description of Contents for Shipper's Use Only (Not part of This B/L Contract)		

10. Total Number of containers and/or packages (in words)TWO HUNDREN CARTONS ONLY
Subject to Clause 7 Limitation

11. Freight & Charges	Revenue Tons	Rate	Per	Prepaid	Collect
FREITHT COLLECT Declared Value Charge					

Ex. Rate:	Prepaid at	Payable at	Place and date of issue SHANGHAI FEB.20, 2006
	Total Prepaid	No. of Original B(s)/L THREE (3)	Signed for the Carrier, COSCO CONTAINER LINES ***

LADEN ON BOARD THE VESSEL SUNFENG V.188
DATE FEB. 20，2006 BY COSCO CONTAINER LINES

根据船舶办理出口(进口)报关手续的不同，向海关递交的载货清单可分为在装货港装货出口时使用的出口载货清单(export，M/F)；在卸货港进口卸货时使用的进口载货清单(import，M/F)和过境货物载货清单(through cargo，M/F)。如果船舶在港口没有装货出口，在办理出口报关手续时，船舶也要向海关递交一份经船长签名并注明“无货出口(export cargo nil)”字样的载货清单。反之，船舶没有载货进口，则向海关递交一份由船长

签名并注明“无货进口”字样的载货清单。载货清单也可作为船舶载运所列货物的证明，是随船单证之一。因此，船舶装货完毕离港前，船长应主动向船公司的代理人索取若干份随船同行，以备中途挂靠港口或到达卸货港时办理进口报关手续时使用。若船舶到达卸货港时，卸货港的船舶代理人尚未接到装货港船舶代理人寄送的有关货运资料时，还可将随船所带的载货清单或复制件分送港口有关部门作为安排卸货应急之用。

7. 载货运费清单

载货运费清单（freight manifest，F/M）简称运费清单或运费舱单。它是由船公司在装货港的代理人按卸货港及提单顺号逐票列明的所载货物应收运费的明细表。它是船舶代理人向船公司结算代收运费明细情况的单证，是船公司营运业务的主要资料之一。该单也可直接寄往卸货港船公司的代理人处供作收取到付运费或处理有关业务之用。载货运费清单的内容除包括载货清单上记载的内容外，增加了计费吨、运费率、预付或到付的运费额等项内容。由于载货运费清单上包括了载货清单上应记载的内容，故也可以代替载货清单作为船舶出口、进口报关及在卸货港安排卸货应急之用，还可作为查对全船有关航次装载货物情况之用。因此，当前不少国家的港口，为了简化制单工作，常将载货清单和载货运费清单两单合并使用。作为载货清单使用时，则不把该单上有关运费计收的栏目填上；而作为载货运费清单使用时，再将有关运费计收的栏目填入具体内容。

8. 危险货物清单

危险货物清单（dangerous cargo list）是专门列出船舶所载运全部危险货物的明细表。为了确保船舶、货物、港口及装卸、运输的安全，包括我国港口在内的国际上很多国家的港口都专门作出规定，凡船舶载运危险货物都必须另外再单独编制危险货物清单。该单常用红色并附加特别标志制成，以便于识别，也是为了让有关部门及人员在装卸作业和运输保管中特别注意，以确保安全。危险货物清单记载的内容除装货清单、载货清单所应记载的内容外，特别增加了危险货物的性能和装船位置两项。

按照一般港口的规定，凡船舶装运危险货物时，船方应向有关部门申请派员监督装卸。在装货港船完毕后由监装部门签发给船方一份“危险货物安全装载证书（dangerous cargo safe stowage certificate）”。这也是船舶载运危险货物时必备的单证之一。另外，有些港口对装、卸危险货物的地点、泊位，甚至每一航次载运的数量，以及对危险货物的包装、标志等都有所规定。因此，船公司对各国有关装卸危险货物的规定应事先有所了解，以免日后发生不必要的麻烦。

9. 货物积载图

货物积载图是以图示的形式来表示货物在船舱内的装载情况，使每一票货物都能形象具体地显示其在船舱内的位置。货物积载图可分为计划积载图和实际积载图。在货物装船以前由大副根据船公司或其代理人送来的装货清单上记载的货物资料做成的积载图，实质上是计划的积载图，或称货物积载计划（cargo plan），即用图示形式表明拟装货物的计划装舱位置的货物受载计划。这样，可以使港口和装卸公司、理货人员等有关方按照这一计划的要求来安排装船作业，使装船工作达到有条不紊地进行。因此，它是装船作业中一份十分重要和必备的资料。然而，在实际装船过程中，往往会因各种客观原因无法完全依照计划装载。常见的原因有：货物的实际尺码与原提供的资料不一致，以致不得不改变原来

计划积载的舱位；因某些货物未能按时集中，为使装船作业不致中断和影响船期，必须临时改变部分原定计划安排的积载顺序；或者原来的计划货载有所变动，或临时增加新的货载等。这些原因都会使货物实际在舱内的积载位置与原定的计划不一致。因此，当每一票货物装船后，理货长都应重新标出货物在舱内的实际装载位置，并注明卸货港名、装货单(提单)号、货名及数量，最后再重新绘制一份货物在舱内的实际积载图。

当然，在装船过程中对原来计划的某些改变，原则上都应征得船长或大副的同意方可实施，理货长及其他人员无权随意更改原定的积载计划。实际积载图不仅是船方运送、保管货物的必备资料，也是卸货港安排卸货作业和现场理货的重要依据。

10. 剩余舱位报告

为了使船舶舱位得到充分利用，在各挂靠港口装船完毕后，船上看舱人员应实地测量舱位的利用情况及剩余情况。之后，船长应将计算出的各货舱的剩余舱位电告下一挂靠港口和船公司在各挂靠港口设置的分支机构或揽货机构，或船公司的代理人，使之能够做好补充货载的揽货及装船准备。因为这种通知都是通过电报发出的，为了对这种通知进行确认，通常使用一定格式的报告纸，这就是剩余舱位报告(space report)。

11. 积载检验报告

当船舶装运易于受损或具有危险性质的货物时，常在这些货物装船时采取一些鉴定和检验的措施，包括要求具有公证资格的鉴定人对货物的装载方法、装舱位置、隔垫方法、积载状态等进行监督和鉴定，并要求发给证明积载适当的积载检验报告(stowage survey report)。这样，一旦发生不测而使货物受损时，船公司就可以据此证明船方在积载货物方面并未疏忽，而且已尽到谨慎处理的责任，从而可使船公司免除责任。积载检验报告除上述载运危险货物时必需的“危险货物安全装载证书”外，主要的还有以下几种。

(1) 装船证书(certificate of loading)。这是证明船方按规定进行装船准备，并在整个装船过程中都是在鉴定人的监督下进行的证明。

(2) 谷物证书(grain cargo certificate)。这是证明谷物在装船前已对船舱进行清扫，并做好衬垫隔舱，适于装运粮谷类货物的证明书。

(3) 甲板积载证明书(deck cargo certificate)。这是证明将木材和其他货物(如长大件、成套设备等)积载于舱面甲板承运是按照鉴定人的指示，并在鉴定人的监督下进行装载并绑扎妥当的证明书。

(4) 清洗油舱证明书(tank cleaning certificate)。这是证明在以深油舱装运散装油类货物时，已进行了油舱的水密试验和油舱的清洗工作，并经鉴定人鉴定适于装载油类货物的证明书。

2.4.2 在卸货港编制使用的单证

在卸货港，仍要船公司的代理人除根据装货港船公司的代理人寄来的或由船舶带来(在航线较短的情况下)的一些装船单证，预先安排船舶进口报关、卸货、理货作业准备外，则和货物装船时由大副签发收货单作为船方收到货物的凭证一样。在卸货时，船方、装卸公司或收货人之间也需要相互签认一种可以作为证明船方与装卸公司或收货人交接货物实际情况的单证。在不同的国家和港口，用以证明卸货时所交接货物实际情况的单证名称可能有所不同，但它们所包括的内容和所起的作用基本是相同的，其差异不大。

1. 过驳清单和卸货报告

1）过驳清单

过驳清单(boat note，B/N)是卸货港采用驳船作业时使用的，作为证明货物交接和表明所交货物实际情况，借以划分责任的单证。过驳清单是根据卸货时的理货单证编制的，其内容包括驳船名、货物标志、号码、件数及包装、货名、舱口号、卸货港、卸货日、过驳清单编号等。此外，还要记载所卸货物的残损情况和程度，这些记载称为过驳清单批注(boat note remark)。

过驳清单按卸货实际情况编制后，由装卸公司、收货人等接收货物的一方和作为船方责任者的大副共同签字确认。

关于过驳清单的批注，其批注方法与前述收货单的批注大体相同，不但要记载货损的种类，而且还要明确记载损坏的程度，是否进行了临时修补、内装货物状态等。因为船公司的责任期间是从货物装船时起到卸离船舶时为止。所以，收货单和过驳清单是证明船方责任起止的重要证据。如果收货单和过驳清单上的批注一致，则可以证明船方在运输过程中没有给货物造成损害。假如在此以后发现了未在过驳清单上批注的货物损坏情况，除非属于特殊原因，否则所有这些属于卸货后发现的损坏都不属于船公司的责任。

2）卸货报告

对于那些不是采用驳船作业的港口，通常使用的称为卸货报告(outturn report)作为卸货证明的单据。有些国家则称为“货物确卸报告(definite outturn report)”，或“卸货记录(discharging statement)”，其作用都是相似的。卸货报告实际上是一份更详细的进口载货清单。它是根据船舶进口卸货提供的进口载货单和在卸货港卸下全部货物的情况重新按票汇总而编制的。它较进口载货清单增加了卸货方式(kind of delivery，指将货物卸岸入库，还是装车)实交(total delivery)数量、溢卸(over landed)数量，残损(damage)数量和备注(remark)栏等项目。对货物的外表状况、内容、残损、溢短等情况，均可在卸货报告的备注栏内批注，并经装卸公司和船上大副共同签认。但也有个别港口只由装卸公司单方签字送交船方。

2. 货物残损单和货物溢短单

货物残损单(broken & damaged cargo list)和货物溢短单(overlanded & shortlanded cargo list)是我国港口在卸货时使用的，作为卸货交接证明的单证。货物残损单是在卸货完毕后，由理货长根据现场理货人员在卸货过程中发现货物的各种残损情况，包括货物的破损、水湿、水渍、汗湿、油渍、污染等情况的记录汇总编制成的，表明货物残损情况的证明。

货物残损单和货物溢短单都是日后收货人向船公司提出损害赔偿要求的证明材料之一，也是船公司处理收货人索赔要求的原始资料和依据之一，但必须经船方(船长或大副)的签认才有效。所以船方在签字时应认真核对，情况属实才给予签认。若对残损或溢短情况持有不同意见时，最好能当时根据现场情况与装卸、理货人员协商，尽可能取得一致的意见。经协商不能取得一致意见时，也可在单证上做出适当的保留批注。

3. 提货单

提货单(delivery order，D/O)是收货人或其代理人据以向现场(码头仓库或船边)提取货物的凭证。虽然收货人或其代理人提取货物是以正本提单为交换条件的，但在实际业务中采用的办法则是由收货人或其代理人先向船公司在卸货港的代理人交出正本提单，再由船公司的代理人签发一份提货单给收货人或其代理人，然后再持提货单前往码头仓库(仓库交货)或船边(船边交货)提取货物。

船公司的代理人在签发提货单时，首先要认真核对提单和其他装船单证的内容是否相符，然后才详细地将船名、货物名称、件数、重量、包装标志、提单号、收货人名称等填入提货单上，并由船公司的代理人签字交给收货人到现场提货。若同意收货人在船边提货亦应在提货单上注明。

提货单的性质与提单完全不同，它只不过是船公司或其代理人指令码头仓库或装卸公司向收货人交付货物的凭证而已，不具备流通及其他作用。为了慎重，一般都在提货单上记有“禁止流通”(non negotiable)字样。提货单见表2-6。

表2-6 提货单

收货人	名称		收货人开户	
	地址		银行与账户	
船名	航次	起运港		目的港
提单号	交付条款	到付海运费		
卸货地点		到达日期		
标记与集装箱号	货名	集装箱数或件数	重量(kgs)	体积(m^3)
凡属法定检验，检疫的进口商品，必须向有关监督机构申报				
收货人章	海关章			

2.4.3 船舶在港装货/卸货时常用的理货单证

船舶在港装货或卸货作业，都要委请当地的理货人站在船方的立场上，代表船方清点装/卸货物的数量，核对货物的标志，检查货物的残损情况，指导和监督货物的装/卸作业，并代表船方与货方或港方办理货物交接的手续。

船舶要委请理货人代表船方理货，首先要向当地的理货机构提出书面的理货申请书(application for tally)。不过，具体的申请工作，是由船公司在港口的代理人办理的。理货申请书的内容比较简单，为便于委托方办理委托手续，在各港口的理货机构都印有一定格式的理货申请书，但其内容都基本相同。表2-7是中国外轮理货总公司使用的理货申请书格式。

表2-7 理货申请书

理货申请书

中国外轮理货总公司

上海分公司：

兹委托贵公司为________轮，第________航次所载散货________进行理货。委托人将遵照中国外轮理货总公司业务章程的规定，通过上海外轮代理公司，按照中国外轮理货总公司制定的理货费收规则支付理货费。

委托人

(签字)

日期：

当理货机构接受委托并派出理货人员到现场具体从事理货作业时，也需要使用具有一定格式的单证，有些单证还需送交船长或大副签字确认。常见的几种理货单证如下。

1. 理货计数单

理货计数单(tally sheet)是现场理货中计算装/卸货物数量最基本的一种单证，是舱口理货员登记每关(每吊)货物实际数字的原始记录。

2. 日报单

日报单(daily report)是理货长每日根据各舱口的理货计数单编制的船舶每日装/卸作业进度小结的报表。日报单内记载了船舶各舱口及全船当天装/卸货物的数量(件数、吨数)，以及包括当天在内已经完成的装/卸数量。理货长每天编妥后，均送交船方一份。

因此，日报单能使船方、港方及理货方都能准确了解船舶装/卸货物的进度，有利于各方及时安排好各项作业。日报单的格式见表2-8。

表2-8 日报单

日报单（进口/出口）

DAILY REPORT（Inward/outward）　　编号：NO.

船名：　泊位：　工作时间从　时至　时　年　月　日

Vessel　Berth：　Working time from　Hrs. to　Hrs. to　，19

货名 Description	1舱 HatchNO. 1	2舱 HatchNO. 2	3舱 HatchNO. 3	4舱 HatchNO. 4	5舱 HatchNO. 5			总计
	件数/吨数 P'kgs./Tons	件数/吨数 P'kgs./Tons	件数/吨数 P'kgs./Tons	件数/吨数 P'kgs./Tons	件数/吨数 P'kgs./Tons	件数/吨数 P'kgs./Tons	件数/吨数 P'kgs./Tons	件数/吨数 P'kgs./Tons
本日合计 Today's total								
以前合计 Previous total								
累计 Grand total								
备注 Remarks								

（上述吨数仅供参考）　　理货组长：

（The above NO. of tons for reference only）　　Chief Tally：

3. 现场记录

现场记录(on-the-spot record)是记载进出口货物原残、混装及货物在装卸作业过程中出现的各种现场情况的原始记录。特别是进口卸货时，在打开舱口后发现货物装舱混乱、隔票不清或发现有残损等情况，理货长随即通知船方验看并做出记录，经船方签认后才开始卸货。此后，在卸货过程中又发现新的情况时，应立即通知船方会同验看再做出记录和签认。它是理货长在卸货结束后编制货物残损单的依据。其特点是随时发现情况、随时记录、随时签认、及时解决对货损情况认识的分歧，避免待卸货完毕，最后一起签认时发生争执。现场记录的格式见表2-9。

表2-9 现场记录

ON-THE-SPORT RECORD 编号：
NO.

船名： 泊位： 舱口号：
Vessel Berth： Hatch NO.
工作时间从 时至 时 年 月 日
Working time from Hrs. to Hrs. to , 19

兹证明装/卸你船时，于舱内发现了下列货物状况。

This record is hereby made out to certify that the following condition of cargo has been found in holds in the process of loaging and/or unloading your vessel.

提单或装货单号 B/L or S/O NO.	标志 Marks	货名 Description	件数和包装 P' kgs & packing	货物状况 Condition

理货员： 责任人：
Tally Clerk： Duty officer：



4. 待时记录

待时记录(stand-by time record)是记载由于船方原因所造成的理货人员停工待时的证明。属于船方原因造成的理货人员停工待时包括非工人责任造成的船舶吊机故障，舱内打冷气，开、关舱，铺垫舱板，隔票，拆卸加固物等。

待时记录由理货长编妥后应送交船方签认，以便向船方收取理货人员待时费。

5. 理货证明书

理货证明书(tally certificate)是在理货作业完毕后，由理货长根据理货作业情况编制后送交船方签认，作为计收理货费用的凭证。

2.4.4 班轮运输的货运流程

班轮货运及主要货运单证在装货港和卸货港流转过程的主要步骤说明如下。

(1) 托运人向船公司在装货港的代理人(也可直接向船公司或其营业所)提出货物装运申请，递交托运单，填写装货联单。

(2) 船公司在装货港的代理人同意承运后，指定船名，核对装货联单与托运单上的内容无误后，签发装货联单，将留底联留下后退还给托运人，要求托运人将货物及时送至指定的码头仓库。

(3) 托运人持装货联单及有关单证向海关办理货物出口报关、验货放行手续，海关在装货联单上加盖放行图章后，货物准予装船出口。

(4) 船公司在装货港的代理人根据留底联编制装货清单送船舶及理货公司、装卸公司。

(5) 大副根据装货清单编制货物积载计划交代理人分送理货、装卸公司等按计划装船。

(6) 托运人将经过检验及检量的货物送至指定的码头仓库准备装船。

(7) 货物装船后，理货长将装货联单交大副，大副核实无误后留下装货联单并签发收货单。

(8) 理货长将大副签发的收货单转交给托运人。

(9) 托运人持收货单到船公司在装货港的代理人处付清运费(预付运费情况下)换取正本已装船提单。

(10) 船公司在装货港的代理人审核无误后，留下收货单签发提单给托运人。

(11) 托运人持提单及有关单证到议付银行结汇，取得货款，议付银行将提单及有关单证邮寄给开证银行。

(12) 货物装船完毕后，船公司在装货港的代理人编妥出口载货清单送船长签字后向海关办理船舶出口手续，并将载货清单交船(delivery)随带，船舶启航。

(13) 船公司在装货港的代理人根据提单副本(或收货单)编制出口载货运费清单，连同提单副本、收货单送交船公司结算代收运费，并将卸货港需要的单证寄给船公司在卸货港的代理人。

(14) 船公司在卸货港的代理人接到船舶抵港传真后，通知收货人船舶到港日期，做好提货准备。

(15) 收货人到开证银行付清货款取回提单。

(16) 卸货港船公司的代理人根据装货港船公司的代理人寄来的货运单证，编制进口载货清单及有关船舶进口报关和卸货所需的单证，约定装卸公司、理货公司、联系安排泊位，做好接船及卸货准备工作。

(17) 船舶抵港后，船公司在卸货港的代理人随即办理船舶进口报关的各项手续，船舶靠泊后即开始卸货。

(18) 收货人向海关办理货物进口手续，支付进口关税。

(19) 收货人持正本提单向船公司在卸货港的代理人处办理提货手续，付清应付的费用后，换取代理人签发的提货单。

(20) 收货人持提货单到码头仓库或船边提取货物。

本 章 小 结

班轮运输，也叫定期船运输。它可以分为两种形式。组织班轮运输必须具备一定的条件。班轮运输还有其自身的特点。为货主考虑，班轮运输中，应注意选好班轮运输船舶，注意船舶的来源。

班轮公会曾经是班轮航运组织最主要的代表，2008 年 9 月班轮公会走完了它光辉的历程，代之而起的是班轮联盟性质的组织。班轮公会，也称为水脚公会，是一定航线上的航运垄断组织，它在班轮运输中具有其特定的作用，它可以通过定价等各种方式调节公会内部关系和防止外部竞争，以维护其会员共同的航运利益。

班轮运输有其货运程序，要把握好揽货订舱、接货装船、卸船交货各个环节，避免出现误装误卸、漏装漏卸的情况。注意区分集中装/卸货和直接装/卸货的不同，特别注意各种不同的交货方式。

班轮运输中船货双方都要关注各种运输单证。主要包括托运单、装货单、收货单、提单、装货清单、载货清单、载货运费清单、危险货物清单、提货单、货物残损单等、船方还要特别注意货物积载图、剩余舱位报告、积载检验报告、过驳清单等。



思考题

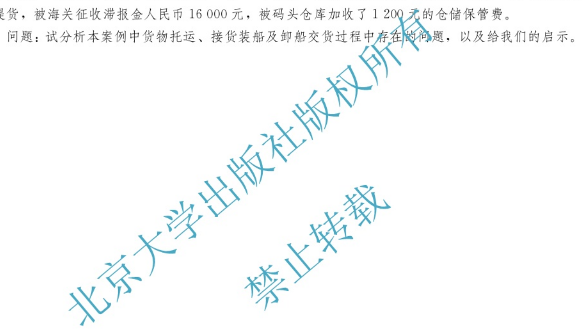
1. 什么是班轮运输？它有什么特点？
2. 在选择班轮运输船舶上，应该注意哪些问题？
3. 货方揽货订舱中应该注意什么问题？
4. 船方进行接货装船应该注意哪些问题？
5. 集中装/卸货和直接装/卸货有什么不同？
6. 什么是托运单、装货单和收货单？它们的作用各有什么不同？
7. 现代班轮运输发生了哪些重要变化？


案例分析

货物运输的问题

中国A公司(买方)与澳大利亚B公司(卖方)于某年5月20日订立了6 000公斤羊毛的买卖合同,单价为314美元/公斤,规格为型号T66FNF,规定可以有5%的溢短装,信用证付款,装运期为当年8月,A公司于7月31日开出信用证。9月9日,B公司传真A公司称,货已装APL(American President Lines,美国总统轮船)班轮,并在香港转船,香港的船名为Anaya,预计到达上海的时间为10月10日。但直到10月18日Anaya轮才到港,A公司去办理提货手续时发现船上根本没有合同项下的货物,后经多方查找,才发现合同项下的货物已在7月20日由另一条船运抵上海。但此时已造成A公司延迟报关和迟提货,被海关征收滞报金人民币16 000元,被码头仓库加收了1 200元的仓储保管费。

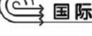
问题:试分析本案例中货物托运、接货装船及卸船交货过程中存在的问题,以及给我们的启示。



第 3 章　班轮提单及业务

【本章要点】

本章主要介绍提单的定义、法律性质和作用及分类，同时对班轮提单的内容和主要条款也做了介绍。结合实际，本章还详细分析和说明了提单的使用。最后，本章还介绍了目前国际上关于提单的重要公约及我国《海商法》的相关内容。



引例

中国A公司委托中国某航运公司B将1万袋咖啡豆从上海港运往巴西某港口。船长签发了清洁提单，载明每袋咖啡豆重60公斤，其表面状况良好。货到目的港卸货后，收货人巴西C公司发现其中600袋有重量不足或松袋现象，经过磅约短少25%。于是，C公司提起诉讼，认为承运人B公司所交货物数量与提单的记载不符，要求B公司赔偿货物短少的损失。B公司出具有力证据证明货物数量在货物装运时已存在，并抗辩称，因其在装船时未对所装货物一一进行核对，所以签发了清洁提单。货物数量的短少不是因承运人B公司的过失所造成的，所以B公司不应对此承担赔偿责任。经查，货物数量的短少的确不是因承运人的原因所造成的，而属托运人A公司的责任。

试问：你认为产生该项货物损失争议案问题的症结在哪里，为什么？

3.1 提单概述

3.1.1 提单的定义

提单是海上运输及贸易领域的核心单证之一，凭借其特殊的功能与作用，成为沟通国际贸易与海运的纽带。

目前关于提单的国际公约与规则主要有三个，即1924年《统一提单的若干法律规定的国际公约》(简称《海牙规则》)、《修改统一提单若干法律规定的国际公约议定书》(简称《维斯比规则》)及1978年《联合国海上货物运输公约》(简称《汉堡规则》)。在这三个公约中，《海牙规则》和《维斯比规则》均没有对提单给出一个明确的定义，《汉堡规则》则第一次以国际公约的形式，于第1条第7款对提单做了如下定义："提单是指用以证明海上运输合同和货物由承运人接收或装船，以及承运人保证据以交付货物的单证。单证中关于货物应按记名人的指示交付、或者按指示交付、或者向提单持有人交付的规定，构成此种保证。"

在世界范围内，各国各地区对提单的定义不尽相同：在美国，提单被认为是由从事货物运输或递送业务的人签发的、证明收到待运货物的单证，而且美国将不可背书转让的记名提单也归为提单，但同时规定，记名提单在使用时且无须凭以交付货物，从而与海运单一致；在英国，根据法律规定，提单是由船东或其代理人所签发的单证，该单证确认货物装上何船并驶往何港，以及货物装船运输的若干条件；在加拿大，当某单据既没有提单的称谓，又没有其他任何足以证明承运人愿意将其作为提单的表象时，不能将此单据视为由船东发出、并经船长或经授权的其他代理人签署的提单；在我国台湾地区，海运提单称作载货证券，作为运送人或船长于货物装船后，应托运人之请求，签发给托运人，承认货物业已装船，约定运送期间的权利、义务，及领受货物之特种有价证券，简言之，载货证券为一种货物已经装上船的书面证据，它是海上货物运输合同的证明及承运人收受或装载货物的文件，缴回该文件时，承运人应当交付货物；在少数南洲国家(如委内瑞拉)，提单并不作为提取货物的凭证，收货人无须出示提单即可提取货物，此时的提单不是有价证券。

就我国来看，《海商法》第71条规定："提单，是指用以证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或装船，以及承运人保证据以交付货物的单证。提单中载明的向记名

人交付货物，或按照指示人的指示交付货物，或者向提单持有人交付货物的条款，构成承运人据以交付货物的保证。”同时，该法第 2 条第 2 款明确规定：“本法第四章海上货物运输合同的规定，不适用于中华人民共和国港口之间的海上货物运输。”也就是说，在我国国内的沿海货物运输中只能使用运单，而不能使用提单。

此外，《1980 年联合国国际货物多中式联运公约》中提到了可转让的与不可转让的“多式联运单据”(multi-modal transport document)，也没有直接使用“提单”这一名称。但在诸多理论书籍和实践中，人们通常会使用“多式联运提单”这一名称，因此，很多人误认为多式联运下使用的单证就是多式联运提单。

3.1.2 提单的法律性质和作用

我国《海商法》参照《汉堡规则》给提单下了定义，从该定义及国际海运惯例可知，提单具有运输合同、货物收据和物权凭证证明等功能。

1. 运输合同

提单是海上货物运输合同已经存在的证明。提单上印就的条款规定了承运人同托运人之间的权利、义务，而且提单也是法律承认的处理有关货物运输的依据，因而常被人们认为提单本身就是运输合同。但是按照严格的法律概念，提单并不具备经济合同应具有的基本条件：它不是双方意思表示一致的产物，约束承托双方的提单条款是承运人单方拟定的；它所证明的合同履行在前，而签发在后，早在签发提单之前，承运人就开始接受托运人托运货物和将货物装船的有关货物运输的各项工作。所以，提单本身不是运输合同，而只是运输合同的证明。

如果在签发提单之前，承、托双方另有约定，且该约定又不同于提单条款规定的内容，则以该约定为准；如果在签发提单之前，承、托双方并无约定，且托运人在接受提单时又未提出任何异议，这时才可将提单条款推定为合同条款的内容，从而约束承、托双方，提单才能从运输合同成立的证明转化为运输合同本身。

当提单转让给善意的第三人(提单的受让人、收货人等)以后，承运人与第三人之间的权利、义务等就按提单条款的规定处理，即此时提单就是第三人与承运人之间的运输合同。我国《海商法》第 78 条第 1 款规定：“承运人同收货人、提单持有人之间的权利、义务关系，依据提单的规定确定。”

2. 货物收据

提单是证明承运人已接管货物或货物已装船的货物收据。对于将货物交给承运人运输的托运人，提单具有货物收据的功能。不仅对于已装船货物，承运人负有签发提单的义务，而且根据托运人的要求，即使货物尚未装船，只要货物已在承运人掌管之下，承运人也有签发一种被称为“收货待运提单”的义务。所以，提单一经承运人签发，即表明承运人已将货物装上船舶或已确认接管。根据这一标准，提单也因此可以分为收货待运提单和已装船提单。

提单作为货物收据，不仅证明收到货物的种类、数量、标志、外表状况，而且还证明收到货物的时间或货物实际装船的时间。

本来，签发提单时，只要能证明已收到货物和货物的状况即可，并不一定要求已将货物装船。但是，在贸易合同中将货物装船象征卖方将货物交付给买方，于是装船时间也就

意味着卖方的交货时间。而按时交货是履行合同的必要条件，因此，用提单来证明货物的装船时间是非常重要的。

提单作为承运人确认货物已接管或已装船的证据，从法律效果上看，这种证据可以分为初步证据(推定证据)和最终证据(终结性证据或绝对证据)。在承运人和货方双方之间，对发货人来说，它是初步证据；对收货人来说，它则是最终证据。

这就是说，提单作为货物收据的效力，看其在托运人或收货人手中而有所不同。对托运人来说，提单只是承运人依据托运人所列提单内容收到货物的初步证据(prima facie evidence)。如果承运人有确实证据证明他在事实上未收到货物，或者在收货时实际收到的货物与提单所列的情况有差异，承运人可以通过一定方式减轻或者免除自己的赔偿责任。但对善意接受提单的收货人，提单是承运人已按托运人所列内容收到货物的最终证据(conclusive evidence)。承运人不能提出相反的证据否定提单内所记载的内容。我国《海商法》第 77 条对提单有关货物记载事项的证据效力的规定为："……，承运人或者代其签发提单的人签发的提单，是承运人已经按照提单所载状况收到货物或者货物已经装船的初步证据；承运人向善意受让提单的包括收货人在内的第三人提出的与提单所载状况不同的证据，不予承认。"

所谓初步证据，是指承运人对提单记载的内容提出反证，就可以提出异议或者推翻证据的原有结论。这样做，就回答了为什么常常会有发货人要求承运人倒签提单或预借提单，要求船长或其代理不把大副收据上有关包装的不良记载转记到提单上，要求承运人在提单上不记载货物表面破损实情，出具清洁提单的现实问题及法律解释，以及对正当权益的法律保护，而承运人则要求托运人出具保函以备反证和索赔之用。

所谓最终证据是指承运人对提单持有人或受让人不能就提单的记载事项提出异议，抗辩无效。这是针对承运人与收货人而言的。

3. 物权凭证

提单是承运人保证凭以交付货物的物权凭证。

提单的物权凭证功能，是承运人据以交付货物的基础，也是提单可用以结汇、流通、抵押等的基础。我国《海商法》第 71 条规定的提单是"承运人保证据以交付货物的单证"，就是针对提单的这一功能而言的。

但提单物权凭证功能中所谓"物权"的理解，一直以来就存在诸多争议，常见的学说就有物权凭证说、所有权凭证说、抵押权凭证说及可转让权利凭证说四种，每种学说都有其独到之处，但也存在不足。20 世纪 90 年代中后期更是就此展开过新一轮的讨论，国内理论界很多学者也对提单的这个功能提出了新的见解，有学者直接提出"把提单说成是物权凭证是一场历史的误会"。目前关于此问题在理论界也尚未有定论，但可以肯定的是，对提单物权凭证功能中"物权"的理解，绝对不能简单地理解为通常意义上与债权相对的"物权"概念，而是一个有着历史背景的习惯说法。本书对于这一功能的阐述主要还是按照目前比较通行的习惯来说的。

提单具有物权凭证的功能使提单所代表的"物权"可以随提单的转移而转移，提单中所规定的权利和义务也随着提单的转移而转移。即使货物在运输过程中遭受损坏或灭失，也因货物的风险已随提单的转移而转移给了提单的受让人。但提单受让人能否得到赔偿还将取决于有关海上货物运输的法律、国际公约和提单条款的规定。

对于合法取得提单的持有人，即提单的合法持有人，有权在目的港以提单为凭证主张其对提单下货物权利，而承运人只要出于善意，凭正本提单放货，即使持有人最终并非真

正的货物所有权人，承运人也无须承担责任。同时，在通常情况下，提单可以不经承运人的同意而转让给第三者，提单的转移就意味着物权的转移，连续背书可以连续转让。提单的合法受让人或提单持有人就享有提单上所记载货物的推定占有权。

3.1.3 提单的分类

按不同的分类标准，提单可以进行不同的分类。

1. 按记载的货物是否已经实际装船划分

根据记载的货物是否已经实际装船，提单可以分为已装船提单(Shipped B/L or On Board B/L)和收货待运提单(Received for Shipment B/L)。

1）已装船提单

已装船提单是指货物装船后由承运人或其授权代理人根据大副收据或场站收据签发给托运人的提单。如果承运人签发了已装船提单，就是确认他已将货物装在船上。这种提单除载明一般事项外，还注明装载货物的船舶名称和装船日期，即提单项下货物的装船日期。

由于已装船提单对于收货人及时收到货物有保障，所以在国际货物买卖合同中，尤其是采用非集装箱的海运方式下，买方一般都要求卖方提供已装船提单。国际商会(The International Chamber of Commerce，ICC)于2007年重新修订的《跟单信用证统一惯例》UCP 600规定，银行也可接受注明货物已装船或已装指定船只的不可转让的海运单。

2）收货待运提单

收货待运提单又称备运提单、待装提单，或简称待运提单。它是承运人在收到托运人交来的货物但还没有装船时，应托运人的要求而签发的提单。签发这种提单时，说明承运人确认货物已交由承运人保管并存在其所控制的仓库或场地，但还未装船。所以，这种提单未载明所装船名和装船时间，但当货物装船、承运人在这种提单上加注装运船名和装船日期并签字盖章后，收货待运提单即成为已装船提单。在货物实际装船之后，托运人既可以用收货待运提单向承运人换取已装船提单，也可要求承运人在先前签发的收货待运提单上加注货物装船的相关说明，以表明货物装船的客观事实。我国《海商法》第74条对此作了明确的规定。

随着集装箱运输的发展，承运人在内陆收货越来越多，而货运站不能签发已装船提单，货物装入集装箱后没有特殊情况，一般货物质量不会受到影响。港口收到集装箱货物后，向托运人签发场站收据，托运人可持场站收据向海上承运人换取收货待运提单。

2. 按提单上有无批注划分

根据提单上有无关于货物表面状况的不良批注，提单可以分为清洁提单(Clean B/L)和不清洁提单(Foul B/L)。

1）清洁提单

在装船时，货物外表状况良好，承运人在签发提单时，未在其正面加注任何有关货物残损、包装不良，或其他妨碍结汇的批注的提单称为清洁提单。

清洁提单在国际贸易实践中非常重要，买方要想收到完好无损的货物，首先必须要求卖方在装船时保持货物外观良好，并要求卖方提供清洁提单。《跟单信用证统一惯例》

UCP 600 第 27 条规定："银行只接受清洁运输单据，清洁运输单据指未载有明确宣称货物或包装有缺陷的条款或批注的运输单据。'清洁'一词并不需要在运输单据上出现，即使信用证要求运输单据为'清洁已装船'的。"可见，在以跟单信用证为付款方式的贸易中，通常卖方只有向银行提交清洁提单才能取得货款。清洁提单是发货人转让提单时必须具备的条件，同时也是履行货物买卖合同规定的交货义务的必要条件。

我国《海商法》第 76 条规定："承运人或者代其签发提单的人未在提单上批注货物表面状况的，视为货物的表面状况良好。"由此可见，承运人一旦签发了清洁提单，货物在卸货港卸下后，如发现有残损，除非是由于承运人可以免责的原因所致，否则承运人必须负责赔偿。

2）不清洁提单

在货物装船时，承运人若发现货物包装不牢、破残、渗漏、玷污、标志不清等现象时，大副将在收货单上对此加以批注，并将此批注转移到提单上，这种提单称为不清洁提单。我国《海商法》第 75 条规定："承运人或者代其签发提单的人，知道或者有合理的根据怀疑提单记载的货物品名、标志、包数或者件数、重量或者体积与实际接收的货物不符，在签发已装船提单的情况下怀疑与已装船的货物不符，或者没有适当的方法核对提单记载的，可以在提单上批注，说明不符之处、怀疑的根据或者说明无法核对。"

实践中承运人接受货物时，如果货物外表状况不良，一般先在大副收据或场站收据上做出记载，在正式签发提单时，再把这种记载转移到提单上。在国际贸易的实践中，银行是拒绝出口商以不清洁提单办理结汇的。为此，托运人应把损坏或外表状况有缺陷的货物进行修补或更换。习惯上的变通做法是由托运人出具保函，要求承运人不要将大副收据或场站收据上所做的有关货物外表状况不良的批注转批到提单上，而根据保函签发清洁提单，以使出口商能顺利完成结汇。但承运人对此将承担一定风险。

3. 按提单收货人的抬头划分

根据提单上收货人抬头记载方式的不同，提单可以分为记名提单(Straight B/L)、指示提单(Order B/L)和不记名提单(Bearer B/L or Open B/L or Blank B/L)。

1）记名提单

记名提单又称收货人抬头提单，是指提单上的收货人栏中已具体填写收货人名称的提单。提单所记载的货物只能由提单上记载的特定收货人提取，或者说承运人在卸货港只能把货物交给提单上所指定的收货人。如果承运人将货物交给提单指定的以外的人，即使该人占有提单，承运人也应承担错交货物的责任。这种提单可以避免在转让过程中可能带来的风险，但同时也失去了代表货物可转让流通的便利，银行一般也不愿意接受记名提单作为议付单证。

有些国家，如美国，在使用记名提单的情况下，承运人可能是不需要凭提单向收货人交付货物的。也就是说，不论提单上记载的收货人是否持有提单，承运人只要将货物交给该收货人即完成交货义务。

2）指示提单

指示提单是指在提单正面"收货人"一栏内填上"凭指示"(To Order)或"凭某人指示"(To the Order of ×××)字样的提单。这种提单按照表示指示人的方法不同，指示提单又分为托运人指示提单、记名指示人提单和选择指示人提单。

如果在收货人栏内只填记“To Order”字样，则称为托运人指示提单，可以认为是“To the Order of the Shipper”的一种简便记法。这种提单在托运人未指定收货人或受让人之前，货物所有权仍属于卖方，在跟单信用证支付方式下，托运人就是以议付银行或收货人为受让人，通过转让提单而取得议付货款的。

如果收货人栏内填记“To the Order of ×××”，则称为记名指示提单，记名的指示人可以是贸易商，也可以是相关银行。

如果在收货人栏内填记“××× or Order”，则称为选择指示人提单，其性质与记名指示提单相似，承运人可以将货物交付给指定的×××，但也可以根据指示交付给其他有权提取货物的人。在实际业务中，这种表示方式并不常见，人们往往更多地采用托运人指示或记名指示的方式来缮制提单。

3）不记名提单

不记名提单是指提单上收货人一栏内没有指明任何收货人，而注明“提单持有人”(Bearer or Holder)字样，或将这一栏空白、不记载任何人名称的提单。这种提单不需要任何背书手续即可转让或提取货物，极为简便。承运人应将货物交给提单持有人，谁合法持有提单，谁就可以提货，承运人只凭单交货。这种提单一旦丢失，风险极大，若最终转入善意的第三者手中时，极易引起纠纷，因而业务中很少使用这种提单。另外，根据有些班轮公司的规定，凡使用不记名提单，在给大副的提单副本中必须注明卸货港通知人的名称和地址。

4. 根据货物运输过程的不同划分

根据货物运输过程的不同，提单可以分为直达提单(Direct B/L)、转船提单(Transshipment B/L)、联运提单(Combined Transport B/L)和多式联运提单(Multimodal Transport B/L or Intermodal Transport B/L)。

1）直达提单

直达提单，又称直运提单，是指货物从装货港装船后，中途不经转船，直接运至目的港卸船交与收货人的提单。直达提单上不得有“转船”或“在某港转船”的批注。凡信用证规定不准转船者，必须使用这种直达提单。如果提单背面条款印有承运人有权转船的“自由转船”条款者，则不影响该提单成为直达提单的性质。

使用直达提单，货物由同一船舶直运目的港，对买方来说比中途转船有利得多，它既可以节省费用、减少风险，又可以节省时间，及早到货。在贸易实务中，如信用证规定不准转船，则买方必须取得直达提单才能结汇。

2）转船提单

转船提单是指起运港装载货物的船舶不直接驶往目的港，需要在中途港口换装其他船舶转运至目的港卸货，承运人签发这种提单称为转船提单。在提单上注明“转运”或在“××港转船”字样，转船提单往往由第一程船的承运人签发。由于货物中途转船，增加了运输的费用和风险，并影响到货时间，故一般信用证内均规定不允许转船，但对直达船少或没有直达船的港口，货主受客观条件的限制只能接受转船。

船舶承运转船货物，主要是为了扩大营业、获取运费。转运的货物一般均属零星杂货，如果是大宗货物，托运人可以租船直航目的港，也就不发生转船问题。

3）联运提单

联运提单是指货物运输需经联运完成、过去是为海上联运而签发的提单，现在已经发

展成为多式联运提单。多式联运提单是指一批货物需要经过两种或两种以上不同运输方式，通常其中一种是海上运输方式，由一个承运人负责全程运输，负责将货物从接收地运至目的地交付收货人，并收取全程运费所签发的提单。

多式联运提单如果贸易双方同意，并在信用证中明确规定，可由承担海上区段运输的船公司、其他运输区段的承运人、多式联运经营人(multimodal transport operator, MTO)等签发。

5. 按提单内容的繁简划分

根据提单内容的繁简程度，提单可以分为全式提单(Long Form B/L)和简式提单(Short Form B/L or Simple B/L)。

1) 全式提单

全式提单是指提单除正面印就的提单格式所记载的事项，背面列有关于承运人与托运人及收货人之间权利、义务等详细条款的提单。由于条款繁多，所以又称繁式提单。在海运的实际业务中大量使用的都是这种全式提单。

2) 简式提单

简式提单，又称短式提单、略式提单，是相对于全式提单而言的，是指提单背面没有关于承运人与托运人及收货人之间的权利、义务等详细条款的提单。这种提单一般在正面印有“简式”(Short Form)字样，以示区别。简式提单中通常列有如下条款：“本提单货物的收受、保管、运输和运费等事项，均按本提单全式提单的正面、背面的铅印、手写、印章和打字等书面条款和例外条款办理，该全式提单存本公司及其分支机构或代理处，可供托运人随时查阅。”由于简式提单中可能没有列明承运人的权利、义务等条款，因此在一定程度上会影响其流通性，所以信用证可能规定不接受简式提单。

6. 根据装货单号与提单号多少不同划分

根据装货单号与提单号多少的不同，提单可以分为并提单(Omnibus B/L)和分提单(Separate B/L)。

1) 并提单

并提单是指应托运人要求，承运人将同一船舶装运的相同港口、相同货主的两票或两票以上货物合并而签发的一套提单。

托运人为节省运费，会要求承运人将属于最低运费提单的货物与其他提单的货物合在一起只签发一套提单。即将不同装货单号下的货物合起来签发相同提单号的一套提单。

2) 分提单

分提单是指应托运人要求，承运人将属于同一装货单号下的货物分开，并分别签发的提单(多套提单)。

托运人为满足商业上的需要，会要求承运人为同一票多件货物分别签发提单，如有三件货物时，分别为每一件货物签发提单，这样就会签发三套提单。即将相同装货单号下的货物分开签发不同提单号的提单。

7. 根据运费支付情况的不同划分

根据运费支付情况的不同，提单可以分为运费预付提单(Freight Prepaid B/L)、运费

到付提单(Freight to Collect B/L)和起码运费提单(Minimum Freight B/L)。

1）运费预付提单

运费预付提单是指承运人签发提单时，在提单上记载了运费已经预付的提单。

在以CIF、CFR(cost and freight，成本加运费)价格术语成交的货物买卖中，卖方应该安排运输并支付运输费用。所以，通常在这种情况下使用的提单上应记载“Freight Prepaid”。

2）运费到付提单

运费到付提单是指承运人签发提单时，在提单上记载了运费到付的提单。收货人提货前必须支付运费。

在以FOB价格术语成交的货物买卖中，买方应该自己安排运输并支付运输费用。所以，通常在这种情况下使用的提单上会记载“Freight to Collect”。

3）起码运费提单

起码运费提单，也称最低运费提单，是指承运人对每一提单项下的货物按起码收费标准收取运费所签发的提单。人们在书中、甚至在海运实践中也有将其归纳到运价、运费的概念之中。

如果托运人托运货物一次批量很小，按其数量计算的运费额低于运价本规定的起码收费标准时，承运人就按起码收费标准收取运费，为这批货物所签发的提单就是最低运费提单。

8. 按签发提单的时间划分

根据签发时时间的不同，在特殊情况下提单可以分为过期提单(Stale B/L)、倒签提单(Anti-dated B/L)、顺签提单(Cost-date B/L)和预借提单(Advanced B/L)。

1）过期提单

商业上针对信用证的规定有“过期提单”的概念。所谓过期提单，是指由于出口商在取得提单后未能及时到银行议付的提单，或是提单到达目的港的日期晚于载货船舶到目的港的日期。因不及时而过期，形成过期提单，也称滞期提单。

在信用证支付方式下，根据《跟单信用证统一惯例》UCP 600第29条的规定，如信用证没有规定交单的特定期限，则要求出口商在货物装船日起不得晚于信用证的有效期限。超过这一期限，银行将不予接受。过期提单是商业习惯的一种提单，但它在运输合同下并不是无效提单，提单持有人仍可凭其要求承运人交付货物。实际上，过期提单包括以下几种。

(1) 超过合同或信用证规定的交货日期的提单。

(2) 超过信用证规定的装运后若干天必须交单的规定的提单，与前者比较，以先到期为限。

(3) 超过提单签发日期21天后交付银行议付的提单，尽管是在有效期以内。

(4) 超过了信用证到期日所签发的提单。

(5) 提单到达目的港的日期晚于载货船舶到目的港的日期。

要注意的是，业务上经常讲的所谓“双到期”是指交货期与信用证一起到期。一般来说，业务上我们要尽量避免出现“双到期”的情况。

2）倒签提单

倒签提单是指承运人或其代理人应托运人的要求，在货物装船完毕后，以早于货物实

际装船日期为签发日期的提单。因此，倒签提单就是托运人从承运人处得到的以早于货物实际装船完毕的日期为提单签发日期的提单。由于“倒填日期”签发提单，所以称为倒签提单。当货物实际装船日期晚于信用证规定的装船日期，若仍按实际装船日期签发提单，托运人就无法结汇。为了使签发提单的日期与信用证规定的装运日期相符，以利结汇，承运人应托运人的要求，在提单上仍以信用证的装运日期填写签发日期，以免违约。

由于货物实际装船完毕的日期迟于信用证规定的装运日期，若仍按实际装船日期签发提单，肯定影响结汇。为了使签发提单日期与信用证规定的装运日期相吻合，以便结汇，托运人就可能要求承运人仍按信用证规定的装运日期“倒填日期”签发提单。承运人倒签提单的做法掩盖了真实的情况，因此这样做要承担由此而产生的风险责任。

倒签提单具有相当的危害性及非法性，承运人这样做是要承担很大风险的。因为，伪造装运日期掩盖了违反装运条件的非法行为。大家知道，在FOB、CIF和CFR等装运合同成交条件下，装运时间也就是卖方的交货时间，承运人倒签提单等于是与卖方(或托运人)串谋，共同掩盖了卖方没有按时交货的严重违约行为，这样就直接或间接侵犯了另一当事人买方或提单受让人的正当权益。

事实上，在装运合同、象征性交货贸易术语下，装运期既然是交货期，倒签提单等于篡改实际装货时间，掩盖了实际交货时间，损害了收货人的权益。在货物需要转让时，还损害了转货受益人的权益。如果倒签提单中被倒签的时间比较长，收货人获得全套单据后就很有可能发现倒签提单的问题，收货人为了维护自己的正当权益就很有可能向法院申请扣船查证，使承运人面临信任危机和进入船舶运营法院调查过程，被法院调阅各种航运文件、航海日志及有关档案，影响船舶的正常经营或航次航行，由此给船方造成的不良影响和损失可能是很难预料和估计的。因此，一般来说，船方是不大愿意也大都不会来倒签提单的。也正因为如此，由于班轮是公共承运人，倒签提单一旦出问题，影响社会太大而且涉及面宽，所以，班轮船舶一般都不会采取倒签提单的违法做法来冒险，多是航次租船(voyage charter or trip charter)的承运人有可能做出倒签提单这种违法而且带有很大风险的行为。

既然倒签提单的危害性和非法性及风险这么大，为什么倒签提单这种做法在现实中又不断时有出现呢？归根到底是利益的驱动，卖方(或托运人、发货人)要获得出口利益，估计倒签提单(若只是)一两天收货人也发现不了，而航次租船的船方则要获得出租船舶承运大批货物的租金收益。否则，如果不倒签提单，卖方就不能按时履行交货合同，不能顺利拿到货款，船方则会失去这次出租船舶的商机和利益。在这种共同利益的驱使下，托运人与承运人就有了共同串谋欺骗收货人的动机和可能的行为。

货方若提出签发倒签提单，船方一般会要求货方向其提供保函，以便日后赔偿由此给船方可能造成的损失。

保函，又称赔偿保证书，是托运人对承运人的书面赔偿担保，保证赔偿承运人。承运人由于不在提单中做货物或保证的不良批注或应托运人的要求，签发倒签提单、预借提单，从而可能引起对提单持有人的赔偿责任。

保函的担保不能侵犯第三者的权益。《海牙规则》对上述所有此类保函均持否定态度。但实际上，有些情况则是情有可原的，为此，《汉堡规则》对保函实际作了以下规定。

(1) 双方在对货物发生善意纠纷的情况下，所出具的保函有效，但仅在承运人之间有效，对第三者无效。

(2) 承托双方在明知提单内容不真实的情况下所出具的保函无效。承运人应对第三者负责赔偿损失，并失去享受责任限制的权利，以及授用免责条款的一切权利。

3) 顺签提单

顺签提单是指在货物装船完毕后，承运人或其代理人应托运人的要求，以晚于该票货物实际装船完毕的日期为提单签发日期的提单。因此，顺签提单就是托运人从承运人处得到的以晚于该票货物实际装船完毕的日期为提单签发日期的提单。由于“顺填日期”签发提单，所以称为顺签提单。

由于货物实际装船完毕的日期早于有关贸易合同中的装运期限的规定，如果按货物实际装船日期签发提单将影响贸易合同的履行，所以托运人就可能要求承运人按有关贸易合同装运期限的规定“顺填日期”签发提单。承运人顺签提单的做法也掩盖了真实的情况，因此也要承担由此而产生的风险责任。

4) 预借提单

预借提单是指货物尚未装船或尚未装船完毕的情况下，信用证规定的结汇期(信用证的有效期)即将届满，托运人为了能及时结汇，而要求承运人或其代理人提前签发的已装船清洁提单，即托运人为了能及时结汇而从承运人那里借用的已装船清洁提单。

预借提单往往是当托运人未能及时备妥货物或船期延误，船舶不能按时到港接受货载，估计货物装船完毕的时间可能超过信用证规定的结汇期时，托运人采用从承运人那里借出提单用以结汇，当然必须出具保函。签发这种提单承运人要承担更大的风险，可能构成承托双方合谋对善意的第三者(收货人)进行欺诈。签发这种提单可能会产生以下后果。

(1) 因为货物尚未装船而签发提单，即货物未经大副检验而签发清洁提单，有可能增加承运人的赔偿责任。

(2) 因签发提单后，可能因种种原因改变原定的装运船舶，或发生货物灭失、损坏或退关，这样就会很容易地使收货人掌握预借提单的事实，以欺诈为由拒绝收货，并向承运人提出索赔要求，甚至诉讼。

(3) 不少国家的法律规定和判例表明，在签发预借提单的情况下，承运人不但要承担货损赔偿责任，而且会丧失享受责任限制和援引免责条款的权利，即使该票货物是因免责事项原因受损的，承运人也必须赔偿货物的全部损失。

签发倒签提单或预借提单，对承运人的风险很大，由此引起的责任承运人必须承担，尽管托运人往往向承运人出具保函，但这种保函同样不能约束收货人。比较而言，签发预借提单比签发倒签提单对承运人的风险更大，因为预借提单是承运人在货物尚未装船，或者装船还未完毕时签发的。例如，我国法院对承运人签发预借提单的判例，不但由承运人承担了由此而引起的一切后果，赔偿货款损失和利息损失，还赔偿了包括收货人向第三人赔付的其他各项损失。

9. 按提单的表现形式划分

1) 纸质提单

提单产生之初是一种纸质单证，即纸质提单(Paper B/L)，该形式的提单经过几百年的发展仍然在航运市场上占据主导地位。纸质提单通常是一页纸，有正反两面，在指示提单的情况下可以方便背书，有利于提单的流转。

从第一张纸质提单产生以来，以其为调整对象的法律在接下来的百年中得到了不断的发展和完善：1855 年英国《提单法》、1893 年美国《哈特法》、1916 年《美国联邦提单法》（又称《波美林尼法》），1924 年《海牙规则》、1968 年《维斯比规则》、1978 年《汉堡规则》，以及正在拟定中的国际海事委员会（International Maritime Committee）《CMI 统一运输法最终框架文件草案》、我国的《海商法》。由此可见，调整纸质提单的立法已相对完善，只要当事方在提单中约定提单的适用法，一般都可以解决其法律适用问题，这也是纸质提单使用至今的原因之一。

2）电子提单

电子提单（Electronic B/L）则是电子数据交换与提单相结合的一种形式：通过计算机，提单信息被转换为数字信号后在电信网络中高速传递，最后由接受方计算机处理还原为原信息，提单的缮制、修改、流转、储存等一切过程都在计算机内进行。因此，严格地说，电子提单不是一种书面单证，而是一组电子信息。

现在各班轮公司都在致力于降低自己的营运成本，以提高自身的竞争力，而提单的电子化不仅可以降低提单的制作成本，而且可以带来一系列单证的电子化及运作模式的信息化。电子提单是新时代的产物，其配套立法目前还不够完善，国际海事委员会在 1990 年制定了《国际海事委员会电子提单规则》，其适用范围仅限于经当事方同意援用后适用。各国立法虽还不够全面，但已经开始有了尝试。

10. 根据船舶经营方式不同划分

根据船舶经营方式不同，提单可以分为班轮提单（Liner B/L）和租船提单（Charter Party B/L）。

1）班轮提单

班轮提单是指班轮运输方式下的承运人或其代理人签发的提单。

在《跟单信用证统一惯例》UCP 600 第 20 条中规定了“提单”（Marine/Ocean Bill of Lading），而在第 22 条中规定了“租船（合同）提单”（Charter Party Bill of Lading）。其中的“提单”讲的是港至港提单（a bill of lading covering a port to port shipment），实践上，可以认为这是一种基于提单的港至港运输，而班轮运输通常就是基于提单的运输，所以“提单”基本上可以认为就是“班轮提单”。

2）租船提单

租船提单是指在租船运输中，承租人在货物装船后要求出租人或船长签发的提单，是出租人（船东）或船长根据租船合同签发的提单。租船提单是为基于租船合同的海上货物运输而签发的提单。通常在租船提单上注明：“所有条款和条件均按照（日期）签订的租船合同”（All terms and conditions as per charter party dated...），或者注明“根据……租船合同订立”。因此，租船提单就要受到租船合同的约束，不能成为一个完整的独立文件。银行或买方（提单受让人）接受这种提单时，往往要求卖方提供租船合同副本，以了解租船合同的全部内容。

11. 根据提单签发人不同划分

根据提单签发人的不同，可以分为船公司提单（B/L Issued by A Shipping Company）、多式联运经营人提单（B/L Issued by MTO or Multimodal Transport B/L）、无船承运人提单（NVOCC B/L）和运输行提单（Forwarder's B/L）。

1）船公司提单

最初使用的提单都是船公司签发的提单。船公司提单可以由船公司自己签发，可以由载货船的船长签发，还可以由经过授权的代理人签发。在集装箱班轮运输中，班轮公司通常为整箱货运输而签发提单。

2）多式联运经营人提单

多式联运经营人提单就是由多式联运经营人为多式联运的货物而签发的多式联运提单。

3）无船承运人提单和运输行提单

无船承运人(non-uessel operating common carrier，NVOCC)，也称无船公共承运人，在美国和中国对无船承运人都有明确的规定，但是，在欧洲却并没有给无船承运人下明确的定义，而以运输行(freight forwarder)作为大致相对应的概念。无船承运人提单是指由无船承运人或其代理人所签发的提单。运输行所签发的提单就是运输行提单(B/L Issued by A Freight Forwarder)。在集装箱班轮运输中，无船承运人通常为拼箱货签发提单，因为拼箱货是在集装箱货运站(container freight station，CFS)内装箱和拆箱，而货运站又大多有仓库，所以有人称其为仓至仓提单(House B/L)。当然，无船承运人也可以为整箱货签发提单。

12. 根据是否记载货物装于舱面划分

根据提单上是否记载了货物在船上装载的位置，可以分为舱面货提单(On Deck B/L)和舱内货提单(Under Deck B/L)。

1）舱面货提单

舱面货提单，也称甲板货提单，是指将货物积载于船舶露天甲板，并在提单上记载有“On Deck”字样的提单。

积载在船舱内的货物(under deck cargo)比积载于舱面的货物所可能遇到的风险要小，所以承运人不得随意将货物积载于舱面运输。但是，按商业习惯允许装于舱面的货物、法律规定应装于舱面的货物、承运人与托运人协商同意装于舱面的货物可以装于舱面运输。另外，由于集装箱运输的特殊性，通常有1/3以上的货物要装于甲板，所以不论集装箱是否装于舱面，提单上一般都不记载“On Deck”或“Under Deck”，商业上的这种做法已为有关各方当事人所接受。

2）舱内货提单

舱内货提单是指将货物积载于船舶主甲板以下的舱内，并在提单上记载有“Under Deck”字样的提单。

在国际贸易中，如果规定要在提单上显示“Under Deck”，则就应该在提单上予以记载。否则，如上所述，在集装箱运输中，提单上一般都不记载“On Deck”或“Under Deck”。

13. 根据提单换发情况不同划分

1）交换提单

交换提单(Switch B/L)是指在直达运输的条件下，应托运人要求，承运人同意在约定的中途港凭起运港签发的提单换发以该中途港为起运港的提单，并记载有“在中途港收回本提单，另换发以中途港为起运港的提单”或“Switch B/L”字样的提单。

由于商业上的原因，为满足有关装货港的要求，托运人会要求承运人签发这种提单。签发交换提单的货物在中途港不换装其他船舶，而是由承运人收回原来签发的提单，再另签一套以该中途港为起运港的提单，承运人凭后者交付货物。

2）交接提单

交接提单(Memo B/L)是指由于货物转船或联运或其他原因，在不同承运人之间签发的不可转让、不是物权凭证的单证。交接提单只是具有货物收据和备忘录的作用。有时由于一票货物运输会由不同的承运人来运输或承运，为了便于管理，更是为了明确不同承运人之间的责任，就需要制作交接提单。

3.2　提单内容及主要条款

3.2.1　提单正面内容

1. 提单的正面记载内容

为了保证提单的法律效力，国际公约和各国的国内法一般都规定了提单的记载内容。关于提单必要记载事项的证据效力，《汉堡规则》做出了与《维斯比规则》相同的规定，即承运人签发了已装船提单，则认为是提单上所述货物已装船的初步证据，当提单转让给包括收货人在内的善意的第三方时，提单上的记载内容具有最终证据的效力。我国《海商法》第73条对此也做出了相似规定，即提单内容应包括下列各项。

(1) 货物的品名、标志、包数或者件数、重量或者体积，以及运输危险货物时对危险性质的说明。

(2) 承运人的名称和主营业所。

(3) 船舶名称。

(4) 托运人的名称。

(5) 收货人的名称。

(6) 装货港和在装货港接收货物的日期。

(7) 卸货港。

(8) 多式联运提单增列接收货物地点和交付货物地点。

(9) 提单的签发日期、地点和份数。

(10) 运费的支付。

(11) 承运人或者其代表的签字。

该条款同时也规定，提单缺少前款规定的一项或者几项的，不影响提单的性质；但是，提单应当符合我国《海商法》第71条的规定。

在填写提单的各项内容时应注意以下事项。

(1) 货名，在信用证项下货名必须与信用证上规定的一致。件数和包装种类，要按箱子实际包装情况填列。唛头，信用证有规定的，应按照信用证规定填写，否则可按发票上的唛头填写。毛重和尺码，除信用证另有规定者外，一般以公斤为单位列出货物的毛重，以立方米为单位列出货物体积。

(2) 船名和航次，应填写货物所装的船名及航次。若是已装船提单，须注明船名；若

是收货待运提单，待货物实际装船完毕后记载船名。该项记载的意义在于，如果发生货损货差或其他合同纠纷，法院因收货人的申请采取诉前保全或诉讼保全措施时，有确定的客体。

（3）装货港，应填写实际装船港口的具体名称。

（4）卸货港，填写货物实际卸下的港口名称。如属转船，第一程提单上的卸货港填转船港，收货人填二程船公司；第二程提单装货港填上述转船港，卸货港填最后目的港如由第一程船公司出联运提单，则卸货港即可填最后目的港，提单上列明第一和第二程船名。如经某港转运，要显示“VIA ×××”字样。

在多式联运中，使用多式联运提单时，提单上除列明装货港、卸货港外，还要列明“收货地(Place of Receipt)”，“交货地(Place of Delivery)”，以及“第一程运输工具”(Pre-Carriage By)、“船名和航次”(Ocean Vessel and Voy. No.)。

填写卸货港时，还要注意同名港口问题，如属选择港提单，相应的港口名称也要在这栏中注明。

从法律的角度来看，装卸港及中转港的记载有利于确定法院的管辖权和确定运输合同的准据法。同时还明确了港口，如在哪个港口卸货等。

（5）托运人，一般为信用证中的受益人。如果开证人为了贸易上的需要，要求做第三者提单，也可照办，《跟单信用证统一惯例》UCP 600 第 15 条的相符交单和第 16 条的不符单据、放弃及通知都规定了单据的交付。

（6）收货人。如要求制作记名提单，则可填上具体的收货人名称；如属指示提单，则可按要求制成托运人指示提单、记名指示人提单或选择指示人提单；当然，在特殊情况下，也可做成持有人抬头的不记名提单。

（7）通知人，这是船公司在货物到达目的港时发送到货通知的收件人，有时为进口人。在信用证项下的提单，如信用证上对提单通知人有权具体规定时，则必须严格按信用证要求填写。如果是记名提单或收货人指示提单，且收货人又有详细地址的，则此栏可以不填。如果是空白指示提单或托运人指示提单，则此栏必须填列通知人名称及详细地址，否则船方就无法与收货人联系，收货人也不能及时报关提货，甚至会因超过海关规定的申报时间货物会被没收。

（8）提单号，一般列在提单右上角，以便于工作联系和查核。发货人向收货人发送装船通知(Shipment Advice)时，也要列明船名和提单号。

（9）承运人名称。承运人是运输合同的一方当事人，在提单上记载其名称，以便收货人明白谁是合同中的承运人。

（10）提单的签发日期、地点和份数。提单的签发日期应该是提单上所列货物实际装船完毕的日期。提单签发的地点原则上应是装货地点，一般是在装货港或货物集中地签发。提单签发的份数，按航运惯例通常是正本提单一式两份或三份。每份提单具有同等效力，收货人凭其中一份提取货物后，其他各份自动失去其效力。

此外，为了使提单最终生效，提单上还应有承运人或船长，或由其授权的人签字或盖章。

2. 提单中的批注

提单上常见的批注类型主要有以下几种。

（1）对货物与包装状况不良的批注。提单上的关于货物与包装的批注一般是按照大副收据或场站收据上的批注转写上去的，是承运人接受货物时对货物表面状况的一种描述。提单上有关于货物的不良状况的批注会使提单构成不清洁提单，但并非所有有关货物的批注都构成不清洁提单。例如，承运人对于提单上列有货物的数量、质量、价值或特性并不负责，即使托运人在提单上声明了内容、价值、重量、尺寸、标记、质量、数量等，承运人也视作不详。这些声明并不构成提单的“不清洁”。承运人对因包装性质（如装入纸袋、塑料袋内的货物）而引起损失或损坏予以保留的条款，即免责权利，也并不作为声明货物有缺陷，不构成不清洁提单。

常见的关于货物与包装状况的批注如下。

① ONE BAG BROKEN（一包破）；

② ONE BALE OF RUBBER STAINED BY WATER（一包橡胶水渍）；

③ ALL TIMBER LOADED WET（全部木材装船水湿）；

④ ONE CARTON NO. 23 MILDEW STAINED（第 23 号纸箱有霉迹）；

⑤ TWO BOXES SMASHDE，CONTENTS EXPOSED（两箱打碎，货物暴露）；

⑥ THREE STEEL TUBES BENT（三条钢管弯曲）；

⑦ DAMAGED BY VERMINS(RATS)（有虫或被鼠咬）；

⑧ TWO DRUMS，NO. 3，5，BADLY DENTED N/R FOR CONDITION OF CONTENTS（第 3、5 两桶严重碰凹，船方对其内容不负责）。

（2）对运费和附加费用的说明，如下。

① FREIGHT PREPAID（运费已预付）；

② FREIGHT TO COLLECT（运费待付）；

③ PORT EXPENSES AT DESTINATION TO BE BORNE BY THE CONSIGNEE（目的港费用由收货人负担）。

（3）免责批注，如下。

① NOT RESPONSIBLE FOR PUTREFACTION（船方不负货物腐烂之责）；

② NOT RESPONSIBLE FOR NUMBER OF PIECES CAUSED BY BUNDLES OFF（散捆后船方对件数不负责）；

③ SAID TO CONTAIN...（据托运人称……）。

（4）对运输情况的说明，如下。

SHIP MAY DISCHARGE THE GOODS AT THE NEAREST PORT IF UNABLE TO REACH THE DESTINATION（如不能进入目的港，船方可将货物在就近港口卸下）。

（5）未明确表示货物与包装不良的批注，如下。

① SECOND-HAND CASES（用过的箱子）；

② USED DRUMS（旧桶）。

（6）对货物数量的批注，如下。

① SHORT SHIPPED ONE JAR（少装一坛）；

② SHUT OUT FIVE CASES（五箱退关）。

上述六类批注中，加注第(1)类批注的无疑是不清洁提单；第(2)类是说明费用的，除非信用证有相反规定，银行都会接受这种提单的；第(3)类和第(4)类实际上是承运人认为

需要时重申他的权利和责任，一般提单条款中已有类似说明，提单上加注这些内容，对收货人权益并无影响；第(5)类批注并没有明确表明货物与包装的缺陷。所以有第(2)、(3)、(4)和(5)这几类批注的都不属于不清洁提单；第(6)类批注如果说明了货物的短少，也是一类不良批注，提单也会因此成为不清洁提单。

3. 提单正面印刷条款

提单的正面通常会有以下印刷条款。

1）确认条款

确认条款是表示承运人在货物或者集装箱外表状况良好的条件下接受货物或集装箱的，并同意承担按照提单所列条款将货物或集装箱从装货港运往卸货港或交货地，把货物交给收货人的责任条款。该条款的措辞通常为："Received in apparent good order and condition, except as otherwise noted the total number of containers or other packages or units enumerated below for transportation from the place of receipt to the place of delivery subject to the terms and conditions hereof."

2）不知条款

不知条款是承运人表示没有适当的方法对所接受的货物或集装箱进行检查，所有货物的重量、尺码、标志、品质等都由托运人提供，并不承担责任的条款。但是，不知条款不一定有效。在一些提单中不知条款经常和确认条款合并在一起写。该条款的英文措辞通常为："Weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value if mentioned in this Bill of Lading are to be considered unknown unless the contrary has been expressly acknowledged and agreed to. The signing of this Bill of Lading is not to be considered as such an agreement."

3）承诺条款

承诺条款是承运人表示承认提单是运输合同成立的证明，承诺按照提单条款的规定承担义务和享受权利，而且也要求货主承诺接受提单条款制约的条款。由于提单条款是承运人单方面拟定的，该条款为表明货主接受提单也就接受了提单条款的制约，所以该条款也称代拟定条款。该条款的英文措辞通常为："On presentation of this Bill of Lading duly endorsed to the Carrier by or on behalf of the Holder of the Bill of Lading, the rights and liabilities arising in accordance with the terms and conditions hereof shall, without prejudice to any rule of common law or statute rendering them binding on the Merchant, become binding in all respects between the Carrier and the holder of the Bill of Lading as though the contract evidenced hereby had been made between them."

4）签署条款

签署条款是承运人表明签发提单的份数，各份提单具有相同的效力，其中一份完成提货后，其余各份自行失效，提取货物必须交出经背书的一份提单以换取货物或提货单的条款。该条款的英文措辞通常为："One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order. In witness whereof the number of original Bill of Lading stated under have been signed, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the other(s) to stand void."

3.2.2 提单背面的条款

提单背面的条款，作为承托双方权利义务的依据，一般会有几十条。这些条款可分为强制性条款和任意性条款两类。强制性条款的内容不能违反有关国家的法律和国际公约、港口惯例的规定。我国《海商法》第四章海上货物运输合同的第 44 条就明确规定："海上货物运输合同和作为合同凭证的提单或者其他运输单证中的条款，违反本章规定的，无效。"《海牙规则》第 3 条第 8 款规定："运输合同中的任何条款、约定或协议，凡是解除承运人或船舶由于疏忽、过失或未履行本条规定的责任和义务，因而引起货物或关于货物的灭失或损害的责任的，或以同于本公约的规定减轻这种责任的，则一律无效。"上述的规定都强制适用提单的强制性条款。

除强制性条款外，提单背面任意性条款，即上述法规、国际公约没有明确规定的，允许承运人自行拟定的条款，和承运人以另条印刷、刻制印章或打字、手写的形式在提单背面加列的条款，这些条款适用于某些特定港口或特种货物，或托运人要求加列的条款。所有这些条款都是表明承运人与托运人、收货人或提单持有人之间承运货物的权利、义务、责任与免责的条款，是解决他们之间争议的依据。虽然各种提单背面条款多少不一，内容不尽相同，但通常都有下列主要条款。

1. 定义条款

定义条款(Definition Clause)是提单或有关提单的法规中对与提单有关用语的含义和范围做出明确规定的条款。例如，中远集装箱提单背面条款(以下简称中远提单)第 1 条就对货方(merchant)、船舶(vessel)、分包人(sub-contractor)、货物(goods)、件(package)、运输单元(shipping unit)、集装箱(container)等进行了定义。

2. 首要条款

首要条款(Paramount Clause)是承运人按照自己的意志，用以明确本提单受某一国际公约制约或适用某国法律的条款。通常规定提单受《海牙规则》或《维斯比规则》或者采纳上述规则的某一国内法的制约。例如，我国《海商法》实施前的中远提单第 3 条就规定："有关承运人的义务、赔偿责任、权利及豁免应适用《海牙规则》，即 1924 年 8 月 25 日在布鲁塞尔签订的《关于统一提单若干规定的国际公约》。"目前中远提单则规定，该提单受中华人民共和国法律的制约。

提单上出现了首要条款，通过当事人"意思自治"原则，在某种意义上扩大了国际公约或国内法的适用范围。各国法院通常承认首要条款的效力。

3. 管辖权条款

在诉讼法上，管辖权是指法院受理案件的范围和处理案件的权限。在这里，管辖权条款(Jurisdiction Clause)是指该条款规定双方发生争议时由何国行使管辖权，即由何国法院审理，有时还规定法院解决争议适用的法律。提单一般都有此种条款，并且通常规定对提单产生的争议由船东所在国法院行使管辖权。

例如，我国中远提单就规定：本提单受中华人民共和国法院管辖。本提单项下或与本提单有关的所有争议应根据中华人民共和国的法律裁定；所有针对承运人的法律诉讼应提交上海海事法院，或视具体情况提交中国的其他海事法院受理。

严格地说，管辖权条款是管辖权条款和法律适用条款的结合。

提单管辖权的效力在各国不尽相同，有的国家将其作为协议管辖处理，承认其有效。但更多的国家以诉讼不方便，或该条款减轻承运人责任等为理由，否认其效力，依据本国诉讼法，主张本国法院对提单产生的争议案件的管辖权。也有的国家采取对等的原则，确定其是否有效。

1958 年《联合国承认与执行外国仲裁裁决的公约》，即《纽约公约》已被 130 多个国家承认，我国也是该公约的缔约国。在远洋运输提单中列入“仲裁条款”，以仲裁代替诉讼，其裁决可以在很多公约缔约国家得到承认和执行。因此，仲裁也不失为解决纠纷的很好途径。

4. 承运人责任条款

一些提单订有承运人责任条款(Carrier's Responsibility Clause)，规定承运人在货物运送中应负的责任和免责事项。一般概括地规定为以什么法律或什么公约为依据，如果提单已订有首要条款，实际上就无需另订承运人责任条款。

5. 承运人责任期间条款

中远提单第 4 条规定：“承运人的责任期间应从货物装上船舶之时起到卸离船舶之时为止。承运人对于货物在装船之前和卸离船舶之后发生的灭失或损坏不负赔偿责任。”

《海牙规则》第 1 条“定义条款”中对于“货物运输”(carriage of goods)的定义规定为“自货物装上船时起，至卸下船时止的一段时间”。

上述责任期间的规定，与现行班轮运输“仓库收货、集中装船”和“集中卸货、仓库交付”的货物交接做法不相适应。所以，一些国家的法律，如美国的《哈特法》则规定：承运人的责任期间为自收货之时起，至交货之时为止。《汉堡规则》则规定：承运人的责任期间，包括在装货港，在运输途中及在卸货港，货物在承运人掌管下的全部期间。我国《海商法》规定的承运人责任期间(Period of Responsibility)，集装箱货物同《汉堡规则》，而件杂货则同《海牙规则》。

6. 装货、卸货和交货条款

装货、卸货和交货条款(Loading, Discharging and Delivery Clause)是指对托运人在装货港提供货物，以及收货人在卸货港提取货物的义务所做的规定。

7. 运费和其他费用条款

运费和其他费用条款(Freight and Other Charges)通常规定，托运人或收货人应按提单正面记载的金额、货币名称、计算方法、支付方式和时间支付运费，以及货物装船后至交货期间发生的，并应由货方承担的其他费用，以及运费收取后不再退还等规定。中远提单第 6 条和中外运提单第 8 条规定运费和费用应在装船前预付。到付运费则在货物抵达目的港时，交货前必须付清。无论是预付还是到付，船舶或货物其中之一遭受损坏或灭失都应毫不例外地全部付给承运人，不予退回和不得扣减。一切同货物有关的税、捐或任何费用均应由货方支付。

另外，该条款还规定，装运的货物如系易腐货物、低值货物、活动物(活牲畜)、甲板货，以及卸货港承运人无代理人的货物，运费及有关费用应预付。

该条款通常还规定，货方负有支付运费的绝对义务。即使船舶或货物在航行过程中灭

失或损害，货方仍应向承运人支付全额运费。如货物灭失或损害的责任在于承运人，则货方可将其作为损害的一部分，向承运人索赔。

8. 自由转船条款

转运、换船、联运和转船条款(Forwarding，Substitute of Vessel，Through Cargo and Transshipment)或简称自由转船条款(Transshipment Clause)。该条款通常规定，如有需要，承运人为了完成货物运输可以任意采取一切合理措施，任意改变航线、改变港口或将货物交由承运人自有的或属于他人的船舶，或经铁路或以其他运输工具直接或间接地运往目的港，或运到目的港以外的港口、转船、收运、卸岸、在岸上或水面上储存及重新装船运送，以上费用均由承运人负担，但风险则由货方承担。承运人责任限于其本身经营的船舶所完成的那部分运输，不得视为违反运输合同。

我国《海商法》第 91 条规定："因不可抗力或者不能归责于承运人和托运人的原因，致使船舶不能在合同约定的目的港卸货时，除合同另有约定外，船长有权将货物在目的港邻近的安全港口或者地点卸载，视为已经履行合同。船长决定将货物卸载的，应当及时通知托动人或者收货人，并考虑托运人或者收货人的利益。"

9. 选港条款

选港条款(Option Clause)亦称选港交货条款(Optional Delivery Clause)，该条款通常规定，只有当承运人与托运人在货物装船前有约定，并在提单上注明时，收货人方可选择卸货港。收货人应在船舶驶抵提单中注明的可选择的港口中第一个港口若干小时之前，将其所选的港口书面通知承运人在上述第一个港口的代理人。否则，承运人有权将货物卸于该港或其他供选择的任一港口，运输合同视为已经履行。当船舶承运选港货物时，一般要求收货人在所选定的卸货港卸下全部货物。

10. 赔偿责任限额条款

承运人的赔偿责任限额条款(Limitation of Liability)是指已明确承运人对货物的灭失和损失负有赔偿责任应支付赔偿金额，承运人对每件或每单位货物支付的最高赔偿金额。

提单应按适用的国内法或国际公约规定承运人对货物的灭失或损坏的赔偿责任限额。但承运人接受货物前，托运人书面申报的货物价格高于限额并已填入提单又按规定收取运费时，应按申报价值计算。如果首要条款中规定适用某国际公约或国内法，则按该公约或国内法办理。

11. 危险货物条款

危险货物条款(Dangerous Goods Clause)规定托运人对危险品的性质必须正确申报并标明危险品标志和标签，托运人如事先未将危险货物性质以书面形式告知承运人，并未在货物包装外表按有关法规予以标明，则不得装运；否则，一经发现，承运人为船货安全有权将其变为无害、抛弃或卸船，或以其他方式予以处置。托运人、收货人应对未按上述要求装运的危险品，使承运人遭受的任何灭失或损害负责，对托运人按要求装运的危险品，当其危及船舶或货物安全时，承运人仍有权将其变为无害、抛弃或卸船，或以其他方式予以处置。

12. 舱面货条款

提单上的舱面货条款(Deck Cargo Clause)一般订明，这些货物的接收、装载、运输、

保管和卸载均由货方承担风险，承运人对货物灭失或损坏不负赔偿责任。

13. 活的动物和植物条款

活的动物和植物条款(Live Animals And Plants Clause)对这类货物的接收、搬运、运输、保管和卸货规定，由货方承担风险，承运人对其灭失或损坏不负责任。

14. 共同海损条款

共同海损条款(General Average Clause)规定了若发生共同海损，按照什么规则理算。国际上一般采用 1974 年《约克·安特卫普规则》理算。在我国，一些提单常规定按照 1975 年《中国国际贸易促进委员会共同海损理算暂行规则》(以下简称《北京理算规则》)进行理算。

3.3 提单的使用

3.3.1 提单的签发

1. 提单签发的概念

提单签发是指做成提单并交付予人的一种提单行为。提单一经签发，就产生一定的法律后果，提单物权关系和债权关系就得以产生。提单的签发包括三项具体行为：制作、签署和交付予人。所谓制作一般就是指在印就的格式上填写与具体货运事项相关的信息；签署就是指签署人承担提单上责任的重要意思表示，而未经签署的即进入流通的提单是无效提单；交付予人就是指第一次将制作完备的提单交给一个特定的关系方，使其成为提单持有人。

但提单在制作、签署后并不一定马上就交付予人，未经交付的提单是否生效，目前尚无定论。有学者持否定态度，即认为票据签发是一种契约行为，因此只有票据交付予人，签发行为才能成立；也有学者持肯定态度，即认为票据签发是一种单方行为，因此只要做成票据并签署就能生效。但应该明确的是，交付必须是自愿而有意的行为，如果一份制作完备并经签署的提单被偷窃并又转让，那么该提单是无效的，因为签发尚未完成，因此提单下的法律关系就不应存在了。

2. 提单签发的一般法律规定

提单签发必须符合法律规定才能产生法定后果，约束提单签发的法律法规主要包括对提单签发双方、签发时间、份数、提单格式和内容等的规定。

1) 提单签发的双方

(1) 提单签发人。提单签发人与航运界中的船东和承运人起初是同一个概念，后来逐渐分离的发展趋势相似，提单签发人在法律上也经历了一个由船东到承运人的发展过程。

船东一般是指拥有船舶的人，即船舶的所有权人；承运人一般则是指和托运人签订有运输合同的人。他们可能是同一人，也可以不是同一个人。

早期的提单被称为“船东提单”，签发提单被视为是船长的法定职责之一，而船长签发的提单是代表船舶所有人或准船舶所有人(通常指租船人)签发的，其后果是船舶所有人

或租船人承担相应的权利、义务。但现在大多数国家和地区的法律都已将签发提单视为承运人而非船长的义务。例如，《海牙规则》第3条第3款规定：“承运人或船长或承运人的代理人在收受货物归其照管后，经托运人的请求，应向托运人签发提单……”，这也可以视为“船东提单主义”转为“承运人提单主义”的重要标志。我国《海商法》则参考《汉堡规则》的规定，在第72条把相关问题阐述得更为清楚：“货物由承运人接收或者装船后，应托运人的要求，承运人应当签发提单。提单可以由承运人授权的人签发，提单由载货船舶的船长签发的，视为代表承运人签发。”

（2）提单签发的对象。实际业务中，提单可能会根据具体情况签发给货物所有权人、实际交付货物的人、签订运输合同的人或是持大副收据或场站收据的人等。而通常情况下，提单应该签发给交付货物的人，但此人并非就一定是货主，因此他也不一定对运输感兴趣，也就不一定有权或是愿意接受提单。

从法理上讲，提单应签发给实际拥有货物的人，但在实际业务中，对于承运人而言，究竟谁才是真正的货物所有权人几乎是无法查证的。英国法院曾有案例，承运人轻率地将提单交给持有大副收据或场站收据的人，如果交错，必须对真正有权接收提单的人负责，也就是说凭大副收据或场站收据交付提单的人必须自担错误交单的风险。

我国《海商法》规定提单应交付给托运人，但在第42条第3款却规定：“托运人是指：1. 本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人与承运人订立海上货物运输合同的人；2. 本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人将货物交给与海上货物运输合同有关的承运人的人”，这与《汉堡规则》相似，但在1、2之间少了一个“或”字。如果在FOB或其他由买方负责运输的贸易术语下，从字面上理解，如买卖双方同时向承运人主张提单，则承运人应同时向两方签发，这在业务中是绝对不可能的。因此有人提出在《海商法》修改时，仿照相关国家的做法，分别采用“托运人”和“发货人”的概念，并明确规定：“如托运人和发货人同时向承运人要求签发提单，承运人接受发货人的主张”。

2）提单签发的时间

《海商法》第72条规定：“货物由承运人接收或者装船后，应托运人的要求，承运人应当签发提单。”早于此时间签发的提单将被视为预借提单，是典型的违法行为，但最晚不得晚于什么时间，我国《海商法》却没有明确规定。可以明确的是，提单不及时签发，托运人有权拒收，并要求赔偿。也有学者提出“根据惯例，在合理的时间内”，还有学者提出“接收或装船后，应托运人的要求，应立即签发相应的提单”。

各国法律对提单签发最晚期限的规定差异很大。例如，法国1966年第66-1078号法令第37条规定：“提单正本至迟应在货物装船后24小时内由承运人或其代理人向托运人签发。”英国法下没有专门的规定，但在“The Lydia”案之后，英美法下建立了一项原则，即如果承运人在接受货物后却拒绝签发提单给托运人，在无提单的情况下，船舶所有人会被认为是侵占货物，需按货物价格负责赔偿，并且不能享受海上运输的免责和责任限制规定。

对承运人而言，提单的签发是一种义务，同时也是一种权利，托运人拒绝接受提单签发也可能会引起纠纷。例如，在我国广州海事法院审理的“金马轮提单纠纷案”中，托运人拒绝接受承运人签发的不清洁提单，导致船舶长时间滞港，法院判决托运人应对承运人的损失负责。

3）提单签发的份数

提单有正本提单和副本提单之分，通常所说的提单都是指正本提单，副本提单只用于日常业务，不具有法律效力。

最初为了防止遗失、被窃或在转递过程中发生意外事故造成灭失，提单长期以来习惯上是一式数份地签发，而通常又以一式三份居多。在缮制提单时，签发出的正本提单的份数应分别记载于所签发的各份正本提单上。在提单上注明为一票货物所签发的正本提单份数，可以使提单的合法受让人了解全套正本提单的份数，防止因提单流失在外而引起的纠纷，保护提单受让人的利益，也可以使接受提单结汇的银行，或者使在变更卸货港交付货物的承运人的代理人，了解用以办理结汇或者提取货物的提单是否齐全。

随着通信和交通运输业的迅猛发展，目前为一票货物签发多份提单实际上已无必要，因为无论结汇还是正常的流转，通常也都是一式数份合在一起。例如结汇，如果银行遗失单证，那往往就是数份一起遗失了，因而也就起不到当初签发一式数份正本提单以求有备无患的作用了。反过来看，签发一式数份正本提单很多时候却为不法之徒提供了可乘之机，他们完全有机会利用贸易对方的疏忽，将仅仅代表一票货物的数份提单分别卖给不同的货主，或是自己提取货物后将剩余的正本提单卖予他人。考虑到签发多份提单的种种弊端，已经有人主张承运人对要求签发多份提单的人收取较高的附加费以示惩罚。

我国《海商法》没有规定承运人应该签发的正本提单的份数，因此可以理解为，除非托运人提出明确要求，承运人只需签发一份正本提单，即应视为履行了法律所规定的签单义务。但有些国家，如法国 1966 年《海上货物运输法条例》第 37 条要求提单签发必须在两份以上，意大利《航行法规》规定为两份，但这是很少见的例子。

3. 凭保函签发清洁提单

实践中，当货物及包装状况不良或存在缺陷时，托运人会出具保函，并要求承运人签发清洁提单，以便能顺利结汇。由于这种做法掩盖了提单签发时的真实情况，因此承运人将要承担由此而产生的风险责任。如果承运人凭托运人出具的保函签发清洁提单，则承运人将主要面临以下风险。

（1）承运人不能以保函对抗善意的第三方，因此承运人要赔偿收货人的损失；然后承运人根据保函向托运人追偿赔款。

（2）如果保函具有欺骗性质，则保函在承运人与托运人之间也属无效，承运人将独自承担责任、不能向托运人追偿赔款。

（3）承运人接受了具有欺骗性质的保函后，不但要承担赔偿责任，而且还会丧失责任限制的权利。

（4）虽然承运人通常会向保赔协会投保货物运输责任险，但如果货损早在承运人接受货物以前就已经发生，则保赔协会是不负责任的，责任只能由承运人自负。

（5）如果承运人是在善意的情况下接受了保函，该保函也仅对托运人有效。但是，托运人经常会抗辩：货物的损坏并不是包装表面缺陷所致，而是承运人在运输过程中没有履行其应当适当、谨慎地保管和照料货物的义务所致。因此，承运人要向托运人追偿也是很困难的。

当然，实践中承运人接受保函的情况还是时有发生的，这主要是因为当事人根据商业

信誉或银行根据自己的银行信用，通常会履行自己的保证。

3.3.2 提单的更正与补发

1. 提单的更正

在实际业务中，提单的更正要尽可能赶在载货船舶开航之前办理，以减少因此而产生的费用和手续。提单可能是在托运人办妥托运手续后、货物装船前，和其他有关货运单证的同时缮制的。在货物装船后，这种事先缮制的提单可能与实际装载情况不符而需要更正或者重新缮制。此外，货物装船后，因托运货物时申报材料有误，或者信用证要求的条件有所变化，或者其他原因，而由托运人提出更正提单内容的要求。在这种情况下，承运人通常都会同意托运人提出的更正提单内容的合理要求，重新缮制提单。

如果货物已经装船，而且已经签署了提单后托运人才提出更正的要求，承运人就要在考虑各方面的关系后，才能决定是否同意更改。如果更改的内容不涉及主要问题时，在不妨碍其他提单利害关系人利益的前提下，承运人就会同意更改。但是，如果更改的内容会涉及其他提单利害关系人的利益，或者影响承运人的交货条件，则承运人要征得有关方的同意，才能更改并收回原来所签发的提单。

因更改提单内容而引起的损失和费用，都应由提出更改要求的托运人负担。

国际公约及很多国家的国内法，包括我国《海商法》及关于提单的三大国际公约都没有涉及提单更改的问题，不能不说是一个遗憾。对于提单的更改，1916 年《美国联邦提单法》有较为详细的规定，其第 13 条规定："任何在提单签发后未经承运人书面同意的改动、增加或减少，不论其性质和目的如何，都是无效的，提单仍照其原来的记载执行。"第 41 条又规定："任何以欺诈为目的的虚假制作、改变、伪造、变造、印刷或翻拍在各州或/与国外用来代表已接收的货物的提单，或出于同样意图明知以上事实而说或公布这单提单是真的，或帮助以上行为，或签发或帮助签发或取得签发、或收取对价流通或转让一份包括对收到货物或其他事实的虚假陈述，或出于欺诈意图违背或不遵守，或帮助任何违背或不遵守本法的任何规定的人，应处以五年以下有期徒刑或单处或并处 15 000 美元以下罚金。"

2. 提单的补发

对提单因遗失、盗窃等原因而丧失应如何补救，也很少有国际公约和国内法给予明确规定，1916 年《美国联邦提单法》第 14 条规定："当指示提单遗失、盗窃或损毁，有适当管辖权的法院可以在有遗失、盗窃或损毁的充分证据并得到法院同意的有充分证据的担保时，命令交付货物，以保护承运人和由于正本提单在外而导致任何责任或损失的因交付受害的其他人。法院还可以根据其自由裁量权命令支付承运人的合理费用和律师费：一份没有法院命令的自愿赔偿保证对当事人有约束力。本条规定的根据法院命令交付货物不解除承运人对不知道法院程序和货物交付的支付对价受让提单者的责任。"而我国只是在《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》第 100 条规定："提单等提货凭证持有人，因提货凭证失控或者灭失，可以向货物所在地海事法院申请公示催告。"

不考虑提单相关的法律法规，票据法中的相关制度也资借鉴。各国对票据丧失的补救办法大体上有两种，一种是通过公示催告宣告无效，即丧失票据者向法院提出申请，由法

院宣告票据无效，这种方法为大陆法国家所采用；另一种是通过诉讼以行使权利，即丧失票据的人向法院起诉票据债务人，法院在得到足够证据后判决债务人向其履行义务，这种方法为英美法国家所采用。

实际业务中，班轮运输企业通常会要求补发申请人登报申明、提供相应担保并出具保函，见表3-1。

表3-1　保函

致：×××公司

关于：船名(航次)________________________________

货物提单号________________________________

件数________________________________

品名________________________________

唛头________________________________

发货人________________________________已安排上述货物由上述船舶承运(发往我司)，但正本提货单不慎被我司遗失，现上述货物已抵达目的港。

我司________________________________(全称)现请求贵司重新签发第二套货正本提货单给我司以便提货。

考虑到贵司接受我司上述请求，我司同意如下：

1. 赔偿并承担贵司以及贵司雇员和代理因此承担的一切责任和遭受的一切损失；
2. 若贵司或贵司雇员或代理因此被起诉，我司将随时提供足够的法律费用；
3. 若贵司船舶或财产因此被扣押或羁留，我司将赔偿贵司由此所受一切损失、损害或费用；
4. 我司以及我司担保银行在本协议中负连带责任，无论贵司起诉其中的任何一方；
5. 本保函适用中国法律并接受中国海事法院管辖。

法人代表签字并盖法人章　　　　担保银行法人代表签字并盖法人章

年　月　日　　　　年　月　日

3.3.3　提单的背书转让

1. 提单转让的规则

《海商法》第79条规定：“提单的转让，依照下列规定执行：

（一）记名提单：不得转让；

（二）指示提单：经过记名背书或者空白背书转让；

（三）不记名提单：无需背书，即可转让。”

根据有价证券转让的一般法则，背书必须连续完整才能构成正当的转让，才能转让证券代表的权利。《海商法》虽然没有对背书作明确的规定，但提单既然作为一种有价证券，根据法律原理，就应该符合这个原则。

提单转让必须通过背书，但背书并不必然导致提单的转让。在提单上所做的一些记载并不是以转让为目的的，如委托代理人提货时在提单上记载代理人的名字，或在将提单质押给银行时在提单上记载银行的名字。这些背书以委托或设质为目的，被称为非转让背

书。转让背书与非转让背书的目的和法律效果完全不同，非转让背书取得提单的人虽然取得提单，却不是真正意义上的提单持有人，只能取得背书所指明的权利，如质权或代理提货的权利，而不能主张其他提单持有人的权利，如对承运人的诉权等。提单背书是单方的民事行为，提单持有人在进行背书时如果是非转让背书，一定要将非转让背书的意图在提单上表明清楚，否则承运人根据提单记载行事后，后果由原提单持有人自行承担。英国1855年《提单法》对银行和一般提单持有人分得很清楚，到1992年《海上货物运输法》已经不再强调这种划分，我国《海商法》的条文本身也看不出这样的划分。

实践中，也时常会发生记名提单转让的问题，一般的做法是另外签订一份货物买卖合同和转让提单下的收货权的合同，其法律后果是不同于指示提单的背书转让的。

我国《海商法》没有规定提单转让时间的问题，但不能认为提单转让是可以不受时间限制的。首先，毫无疑问，只有签发后的提单才是可以转让的，但转让什么时候终止却没有明确的答案。一种观点，由于提单代表的是在途货物的控制权，所以货物在运抵目的港并卸船后就不能转让；另一种观点是提单在交货后即停止转让。一般公认的观点是提单转让应该在凭提单交付货物后终止。

2. 提单转让的法律效力

提单转让的权利应该是提单下货物的所有权和提单所证明的运输合同的债权两种权利。

英国1855年《提单法》第1条规定："提单记载的收货人和因发运货物或提单背书而受让货物所有权的提单被背书人，应受让所有诉权，并承担和货物有关的义务，就如同提单所证明的合同是和他本人签订的一样。"

《海商法》第78条规定："承运人同收货人、提单持有人之间的权利、义务关系，依据提单的规定确定。"

3.3.4 提单的缴回与注销

收货人提货时必须以提单为凭证，而承运人交付货物时，必须收回提单或在提单上做出作废批注，这是国际公认的惯例，有的国家还有法律明文规定。提单的注销表明承运人已完成交货义务，运输合同完成，提单下的债权债务也因而得以解除，但提单注销并不必然表明提单可能代表的物权的终止，因为被注销的提单可能是多份正本提单中未经授权转让的一份。提单不注销，承运人就必须继续负运输合同和提单下的义务，如无单放货时承运人必须负责赔偿，即使实际提货的本来就是有权提货的人也不例外。

有些国家规定记名提单无需注销，签发不可流通的提单的承运人因将货物交给记名收货人而解脱责任。收货人不需出示提单，不需缴还提单，甚至不必占有提单，就可以提取货物，写有运输合同内容的提单本身并无重要意义。但是，在我国即使是记名提单，收货人也应向承运人缴还提单，因为"提单中载明的向记名人交付货物的条款，构成承运人据以交付货物的保证。"

签发了可流通的或者指示提单的承运人的地位则完全不同。承运人只有向提单持有人交付货物才能解脱责任。这时提单本身变为不可缺少的单证，货物被"锁"进到提单中。

3.4 有关提单的国际公约及法律

国际海上货物运输是一个高风险的行业，损失动辄数以百万美元计，一方面体现在遇难船只对环境造成污染的损失巨大上，另一方面就是船货本身的损失。就提单关系而言，最直接的问题就是货物损失由谁来负责承担。

历史上，船东在英美法体系下所需承担的责任非常重大，因为普通法对于船东采用的是严格责任制，具体地说，即使船东本身根本没有过失，但只要超过普通法所规定的免责范围，他也要承担赔偿责任。当然，船东可以利用其绝对的优势地位和普通法下缔约自由(freedom of contract)的原则，通过合同条款另外规定免责事项。

根据普通法，货损货差只有是由于以下五种事项当中的一项或几项造成的，船东才可以免于承担相应的责任。

(1) 天灾(Act of God)——由于自然灾害的特殊情况所造成的任何灭失或损害，是由于超出人力所能控制的因素或不能预知或防止的其他因素所造成的，而且完全不涉及任何人的责任，如海啸、台风、地震等。

(2) 公敌行为(Act of Public Enemy or Act of Queen's Enemy)——主要指交战国或敌对国的敌意行为。需要说明的是，中立国的船只如果受到交战一方的袭击，则不应视为公敌行为，但无论在任何情况下，海盗袭击都被公认为公敌行为。

(3) 固有缺陷和包装不良(Inherent Vice and Insufficient Packing)——货物本身所存在的固有性质或缺陷及货物的不良包装所造成的货损货差，船东无需承担赔偿责任。

(4) 共同海损牺牲(General Average Sacrifice)——在船和货物遭遇实际发生的共同危险时，为了船和货物的共同安全而有意做出的合理的、必要的牺牲，船东是无需承担责任的。

(5) 火灾(Fire)——因载运船舶上发生火灾而造成货损货差，船东是无需承担赔偿责任的。

普通法虽然赋予了船东上述免责权利，但同时也规定船东必须承担三方面的默示义务。所谓默示义务也就意味着，如果双方没有在合同中另做说明，船东就必须承担这些义务，它们分别是使船舶处于绝对适航状态；船舶不得做不合理绕航；船东必须尽责速遣船舶。

综上所述，可以发现，普通法下船东所要承担的责任是很大的，但实际情况却并非如此。因为对于船东而言，他们完全可以利用所谓的缔约自由和自己所处的绝对优势地位任意地在运输合同中加入对其有利的免责条款，从而规避普通法原本规定的相关义务。例如，尽管普通法规定船东应承担船舶绝对适航的义务，船东就可以在合同中另行约定其只要恪尽职责使得船舶适航就应视为已履行适航义务，或是干脆免除自己对船舶适航的责任。如此一来，普通法对船东的相关规定就变得形同虚设，而人微言轻的广大货主处于极为不利的地位。

随着国际贸易的飞速发展，如果承运人对于运输中最基本的义务都无须承担，将导致提单在国际贸易中的信用地位岌岌可危，因为不会再有贸易商愿意为一张无法保证其期望利益的货运单证支付货款，国际贸易的方式也会因此严重倒退。

美国于 1893 年制定并通过了《哈特法》，在该法中订立了一套船东应尽义务和可以享受免责的极限标准。一方面，《哈特法》规定，在美国国内或美国与外国港口之间运输商品的承运人，必须承担最基本的装载(load)、积载(stow)、保管(keep)、照料(care for)、运输(carry)、卸载(discharge)货物及恪尽职责使船舶适航的义务。也就是说，在提单上加注的任何免除承运人上述责任的条款均是无效的，就这些最低义务，承运人不得援引缔约自由原则加以规避。但另一方面，《哈特法》又规定承运人只要恪尽职责使船舶在开航前和开航当时适航，对开航后发生在法定范围内的驾驶或管理船舶的过失无须负责。

1921 年 9 月由有关各国组成的代表团在海牙举行的国际法协会会议上草拟并通过了 1921 年《海牙规则》。当时的《海牙规则》对需要立法强制执行是有所保留的，但在后来的谈判和讨论中，主张立法的呼声越来越高，促使在 1922 年 10 月在比利时的布鲁塞尔举行的讨论海事法律的外交会议的代表们做出决定，建议其本国政府对“海牙规则”稍作修改并将其作为国内立法的基础。会议的目的是各参加国都应促使一切出口提单均有采用该规则的义务。该会议所指派的委员会于 1923 年 10 月在布鲁塞尔对该规则继续做出修改，于 1924 年 8 月 25 日在布鲁塞尔签订了《关于统一提单若干法律规定的国际公约》，也就是广为人知的《海牙规则》，这也是第一部关于提单双方权利义务的国际公约。

3.4.1 海牙规则

《海牙规则》共 16 条，其核心内容就是规定了承运人的最低限度的义务和责任，以及承运人应享有的免责范围和承运人对货物灭失或损害的赔偿限额。同时，《海牙规则》也限制了承运人利用缔约自由的原则随意扩大免责范围、降低其应承担的最基本的责任和义务，使国际海上以提单为基础的货物运输有一个统一的法律规定，促进国际贸易的发展。《海牙规则》现在已经被大多数国家所承认，其中重要的航运大国，如英国、美国、挪威、法国、比利时、意大利、荷兰等先后制定了相应的国内法。

1. 定义

1）承运人

《海牙规则》所定义的承运人(carrier)是指“包括与托运人订有运输合同的船舶所有人或租船人。”根据这个定义，合同中的承运人可能出现两种情况。首先，如果船东使用自己的船只承运托运人委托运输的货物，并以自己的名义签发用以证明运输合同的提单，那他肯定是承运人。此外，在船舶租赁中，也有可能是班轮公司租入船舶、接受货载、收取运费，并签发自己的提单，此时，虽然船舶并非由其所有，但船公司的身份仍然是承运人。

2）运输合同

《海牙规则》中所谓的运输合同(Contract of Carriage)仅适用于“以提单或任何类似的物权证件进行有关海上货物运输的合同；在租船合同下或根据租船合同所签发的提单或任何物权证件，在它们成为制约承运人与凭证持有人之间的关系准则时，也包括在内”。

这里所指的运输合同并不包括租船合同。如果货物是根据租船合同承运的，同时又签发了提单作为凭证，这份提单也未被转让至第三人，则《海牙规则》对它是不适用的。而一旦上述提单被转让予第三人，则它同时就会产生物权证件的作用，变成了另一种性质的运输合同，从而在一定条件下可适用《海牙规则》。

3）货物

《海牙规则》中的“货物”(goods)包括“货物、制品、商品和任何种类的物品，但活牲畜及在运输合同上载明装载于舱面上并且已经这样装运的货物除外”。

从条文本身的定义来看，《海牙规则》下的货物是泛指除政府或军方征用承运的物资以外的所有商品。但应当注意的是，活牲畜及舱面货被列明不适用《海牙规则》。

对于活牲畜的不适用，主要是从难以举证的角度考虑的。如果活的牲畜在运输途中死亡，出于卫生与检疫的原因，一经发现就应立即被抛弃，而不可能像普通货物发生货损货差后留待船舶到达目的港再进行检验以确定实际责任。因此，在这种情况下，证明牲畜的死因几乎是不可能的：如果牲畜死于装船前就已感染的疾病，则应视为货物的固有缺陷，由货主自行承担责任；如果牲畜的死因是承运人的雇佣人员未能妥善照料，则应视为承运人的责任；如果牲畜是死于其自身难以经受海上恶劣气候，则双方都不存在责任，但至少承运人不应赔偿。而牲畜尸体一经处理，以上的可能都无从查证。因此《海牙规则》对于活牲畜干脆就不强制适用，准许承托双方自行商定权利、义务了。

排除舱面货主要是因为传统的船舶只有舱内是被设计用于装运货物的，而如果货物装载于舱面，则通常会增加其遭受灭失损害的风险，承运人也会因此承担较普通货物更重的责任。但如果货主自愿将其货物装于甲板而自行承担相应风险，就不应该用《海牙规则》所规定的承运人对普通货应承担的责任来强制承运人了。这里应当注意的是，要满足《海牙规则》下舱面货的要求，必须同时具备以下两个条件：①货物实际被装载于舱面上；②提单上注明货物装于舱面，二者缺一不可。尤其需要重视的是第二点，因为在实际业务中，承运人有时可能会误以为托运人既然知道并且同意货物装载于甲板的实际情况，就没有必要在单证上加注相关信息了，但承运人应该永远考虑到提单会转让到第三人手中，而各国的法律通常也都是会有保护第三人的规定的。因此要保证第三人在接受提单的时候能明确知晓其可能将会承担的风险，就必须在单证上加以注明。

在这里最后要强调的是，虽然《海牙规则》的适用范围没有把活牲畜及舱面货包括进去，但并不意味着承运人对这类货物完全无须承担任何责任，只是表示无须用《海牙规则》的规定来衡量，当然也就不排除承运人利用地位优势和缔约自由在承运活牲畜或舱面货时免除《海牙规则》所规定的承运人应该承担的最低义务了。

4）船舶

《海牙规则》下的船舶(ship)指的是“用于海上货物运输的任何船舶”。这里的“海上”通常应广义地理解为一切与海相连的可航水域(navigable waters)。

5）货物运输

《海牙规则》对货物运输(carriage of goods)所下的定义实际上是规定了承运人的责任期间，即从货物装上船舶直至货物卸离船舶，这也就是人们通常所说的“钩至钩”(tackle to tackle)或是“舷至舷”(rail to rail)原则。其中“钩至钩”原则通常是在使用船上的起重设备作业时采用的，即承运人的责任期间从货物装船时船上吊钩受力时起，到货物卸船时船上吊钩不再受力为止。

油轮运输并非像散杂货那样进行货物装卸，因而在油轮运输的情况下，如果适用《海牙规则》，则承运人的责任期间相应变化为“岐管至岐管(manifold to manifold)”，即承运人责任期间从油料货物通过岐管装船直到其通过岐管卸船。业务中有时会就发生在岐管中

的油料货物的灭失损害产生争议，一般情况下处理的原则和散杂货运输相似，即需视岐管由谁提供，即如果是货主提供的岐管，则在岐管的货损货差承运人无须承担责任，如果岐管由承运人提供，则承运人应对货物在岐管中的灭失损害承担责任。

2. 承运人的责任和义务

1）提供适航船舶

《海牙规则》第 3 条第 1 款规定：“承运人须在开航前和开航时恪尽职责：

（a）使船舶适于航行；

（b）适当地配备船员、装备船舶和供应船舶；

（c）使货舱、冷藏舱和该船其他载货处所能适于和安全地收受、运送和保管货物。”

《海牙规则》下的承运人提供适航船舶的义务，不但是指船舶本身要适于航行，证书齐全，符合安全航行和各项技术要求，而且还包括要求船员配备齐全、配足燃料和供应品等，同时货舱也要适货，做到上述三项，才能称为船舶适航。但事实上要给“适航”给出一个精确的定义是很困难的，它是一个相对的概念，只能简单地概括为船舶各个方面能够满足在预定航线上载运特定货物时可以安全妥善地应对一般可以预见的风险。其中的“预定航线”就非常重要，因为不同的海区在不同的季节，船舶航行风险的大小相差是非常大的。例如，常年在沿海航行的船舶就不需要具备很强的抵御海上恶劣气候的能力，而一艘冬季在北大西洋航行的船舶如果无力抵御八级以上的风浪，那显然就不能认为它是适航的了。又如，某船的货舱未彻底清扫干净，对于装运粮食而言，它就是不适航的；而如果用于承运矿石或是废钢材，它就是适航的。

就《海牙规则》对承运人做出的使船舶适航的要求，有以下两点需要特别注意。

（1）《海牙规则》对承运人提出的适航要求并非是指任何时候都要做到，而是仅仅指在开航前和开航当时。所谓开航前的适航，是指使船舶具有能克服停泊中通常发生的海上危险的能力；而所谓开航时的适航，是指船舶在装货港开航的当时，具有能克服航海中通常所能预见的海上危险的条件。从货物开始装船，就意味着船舶有可能遭遇海上危险，所以从装货开始时起，就应要求使船舶适航，即保证船舶自此时起就具备装载货物所必需的各种设备和人员，使船舶适于安全地收受、运送和保管货物。考虑到海上危险多种多样、瞬息万变，航海中许多危险难以预料，因此只要求在开航当时船舶适航，具有能克服航海中通常所能预见的海上危险的条件是合理的。

（2）《海牙规则》的适航义务也不是绝对的，承运人只需恪尽职责使船舶适航就应视为履行了《海牙规则》所要求的承运人该方面的义务。这是一个折中的做法，比起普通法对承运人义务的相关规定要宽松了许多。在 1893 年美国《哈特法》制定之前，根据普通法的大原则，船东必须负责船舶的绝对适航，也就是说，船舶的任何不适航导致货物受损，船东都必须承担赔偿责任，而不考虑船东是否有实际过失，不管船东是否已经恪尽职责，也不管相关风险是否可能事先预见。总的看来，普通法所限定的船东的适航义务是非常苛刻的，但如此苛刻的义务在实际中却几乎没有任何意义，船东都利用缔约自由原则将法定的义务免除，或是约定只要自己对船舶的不适航没有实际过失，就不应承担责任。这样的结果是与普通法约束承运人、保护货主的初衷是背道而驰的。直到 1893 年美国率先制定并推出《哈特法》，才将一个折中的适航义务——开航前或开航当时恪尽职责使船舶适航——以法律的形式确定下来，并且也被《海牙规则》所采纳一直沿用至今。在此后的

很长一段时间里，对《海牙规则》所规定的“恪尽职责”一词的确切意义一直没有权威的解释，而承运人们普遍认为，恪尽职责的适航义务只是针对承运人本身，直到著名的“Muncaster Castle”一案，最终由上议院认定《海牙规则》第 3 条的适航义务不仅仅是指承运人及其雇佣人员，也包括其分包人的雇佣人员、代理人及独立分包人，如果是由于这些人员的工作疏忽造成船舶不适航，承运人仍应承担责任。简而言之，也就是说承运人恪尽职责地使船舶适航的义务不能转托(non-delegable)给其他人承担，若其本人将相关工作委托他人，则其本人仍应对他人的未恪尽职责承担责任。

与适航相关的另一个问题在于，承运人仅对直接由于不适航造成的货物的灭失损害承担责任，如果货损货差与船舶的不适航并无直接关系，那么就算船舶本身实际存在不适航的情况，承运人也不用就此货损货差承担赔偿责任。

2）妥善谨慎地管理货物

《海牙规则》第 3 条第 2 款规定，承运人应适当(properly)和谨慎地(carefully)装载(load)、搬运(handle)、配载(stow)、运送(carry)、保管(keep)、照料(care for)与卸载(discharge)。也就是通常所谓的承运人的“管货义务”。

“适当”和“谨慎”两个副词意思似乎非常相似，但它们两者之间是有实质性的区别的。“谨慎”相对简单，只需从字面理解就可以了，而“适当”则是指对七个列明的工作环节有一个良好的系统，它所强调的是技术层面的问题，也就是对于不同的货物应分别针对它们的不同特点，采取相应的措施，从而保证货运质量。

3）应托运人请求签发提单

《海牙规则》第 3 条第 3 款和第 7 款分别规定，“承运人或船长或承运人的代理人在收受货物归其照管后，经托运人的请求，应向托运人签发提单……”，以及“货物装船后，如果托运人要求，签发已装船提单，承运人、船长或承运人的代理人签发给托运人的提单，应为已装船提单，如果托运人事先已取得这种货物的物权单据，应交还这种单据，换取已装船提单……”

这一规定尤其需要引起航运从业人员的重视。因为在日常业务中，船公司的工作人员都习惯了将支付运费作为签发提单的前提条件，但对照《海牙规则》的相应条款，可以发现规则并未给承运人签发提单列出任何与运费相关的前提条件，只要托运人提出要求，承运人就应当签发单证。当然，如果托运人在签单前未支付运费，那么从自我保护的角度出发，承运人可以在单证正面加注“运费未付”或是“运费到付”，而非“运费已付”，因为当提单流转到善意的第三人手中时，提单的记载内容是不能推翻的。

3. 托运人的责任和义务

《海牙规则》对于托运人的责任和义务规定得相对较少，如支付运费、及时提货等都没有专门说明，而其所涉及的相关责任和义务，有些是通过条文直接说明的，有些也只是通过对承运人无需承担责任的相关规定表现出来的，主要体现在以下两个方面。

1）及时提供约定的货物并进行妥善的包装

托运人应及时地把运输合同所约定的货物及时运至承运人指定的地点(散杂货运输下通常是船边)，以供承运人进行装船作业。除非另有约定，一般情况下托运人是不得以其他货物替代原来约定的货物的，这一点在散杂货运输下显得尤为重要。因为不同的货物对于货舱容积及其他条件的要求是不一样的，甚至有可能影响到船舶适航的问题。

托运人不但应及时提供货物，其所提供的货物还应进行了妥善的包装。托运人所提供的包装必须牢固，适于长途的海上运输，并在货物上清楚、适当地加注标志。如果因为包装不牢，致使货物在运输过程中遭受灭失损害，承运人是不用承担责任的。如果由于标志欠缺、内容不全、模糊、脱落或其他错误，造成误交或误卸，承运人也无须承担赔偿责任。

2）如实提供托运货物的相关信息

《海牙规则》第 3 条第 5 款规定："托运人应被视为已在装船时向承运人保证，由他提供的唛头、号码、数量和重量均正确无误；并应赔偿给承运人由于这些项目不正确所引起或导致的一切灭失、损坏和费用……"

关于危险品，《海牙规则》的第 4 条第 6 款更是明确规定："承运人、船长或承运人的代理人，对于事先不知其性质而装载的具有易燃、爆炸或危险性的货物，可在卸货前的任何时候将其卸在任何地点，或将其销毁，或使之无害，而不予赔偿；该项货物的托运人，应对由于装载该项货物而直接或间接引起的一切损害或费用负责。如果承运人知道该项货物的性质，并已同意装载，则在该项货物对船舶或货载发生危险时，亦得同样将该项货物卸在任何地点，或将其销毁，或使之无害，而不负赔偿责任，但如发生共同海损不在此限。"这段规定实际上将托运人在托运危险品时是否如实申报所引起的不同后果给予了明确说明，在这里可以做一个简单的分类。

（1）托运人隐瞒货物危险性的后果：①船方一旦发现，不论当时是否造成危险，均可将其销毁或使之无害；②船方无须承担赔偿责任；③由于装载该危险品而引起的损失，均由托运人进行赔偿。

（2）托运人如实提供货物危险性的后果：①船方只有在面临实际危险的时候才有权将货物销毁或使之无害；②船方无须承担赔偿责任；③托运人无须承担对由于装载该危险品而引起的损失的赔偿责任。

在实际业务中，为逃避危险品运输时的高额运费，很多货主都会采取瞒报的做法。通过对该义务的分析，我们可以发现这样的做法是非常危险的。因为除了考虑货物本身一旦被发现就可能会被船方随时处理之外，还应更多地考虑其他的损失，如船舶、其他货物、码头及仓库，甚至环境污染的损失，这些损失有可能会给瞒报的货主造成灭顶之灾。

4. 承运人的免责规定

《海牙规则》实行的责任基础既不同于普通法下的严格责任制，也不同于一般的过失责任制，而是其极富特色的不完全过失责任制。《海牙规则》所规定的承运人免责事项共有十七项，包括两大类，即过失免责和无过失免责，在其第 4 条第 2 款进行了明确规定。

1）过失免责

所有列明的十七项免责当中最受人指责的就是"过失免责"，即按第 4 条第 2 款第 1 项规定："船长、船员、引水员或承运人的雇佣人员在航行或管理船舶中的行为、疏忽或不履行义务"所引起的货物灭失或损坏，承运人可以免除赔偿责任。

这项免责通常也被简称为"航行与管船过失免责"。"航行过失"是指船舶营运过程中，船长、船员、引水员等在航行或停泊中的判断或操作失误，如船舶碰撞、触礁、搁浅等事故均属于航行过失；"管船过失"是指船舶营运中，船长、船员等在维持船舶性能和有效状态上缺少应有的注意和适当的照料。

实践中，管理货物的过失与航行及管船过失，尤其是管船过失不易分清，通常是以行为的对象和目的为区分的标准的。也就是说，如果某一行为针对货物，其目的是管理货物，则其行为应归属于管理货物的行为；如果主要是针对航行或是对船舶的管理，则应界定为航行或管船行为。然而即便如此，在特殊情况下，要真正明确区分管船或是管货过失仍然十分困难，各个国家对此的认定标准也宽严不一。例如，美国法对管船过失的解释比较宽松，而英国法对管船过失的解释比较严格。

需要强调的是，很多时候人们都会误以为是“承运人航行或管船过失”免责，但仔细分析条款，我们可以发现，在罗列的诸多免责人员当中恰恰不包括承运人本身。也就是说，如果货损货差是由于承运人本身的航行或是管船过失引起的，承运人是要承担赔偿责任的。

关于这项免责的争议自其推出时就没有停止过，近年来更有愈演愈烈之势，在我国国内也有很大的意见分歧。客观地讲，在20世纪初的技术条件下，保留这样一项免责对于航行的发展是有着不可估量的积极意义，随着航海及通信技术的飞速发展，仍然沿用它，对货主而言确实不太公平，但从目前的形势来看，“航行及管船过失免责”还是会继续存在下去。

2）无过失免责

《海牙规则》的无过失免责条款与其他运输方式差别不大，只是增加一些海运特色而已，在这一大分类中可以再分为以下几个方面。

（1）不可抗力或承运人无法控制的事项。

① 海上或其他通航水域的灾难、危险和意外事故。《海牙规则》中所特指的“海上危险”与海上保险业中所解释的“海上危险”是有所区别的。在对《海牙规则》的理解中，一艘可以抵御预定航线上的一般风浪的适航船舶，在途中遇上了该航线上不可预见的特大灾难、危险或是意外事故，超出了该船舶所能抵御的最大限度，一般才会被认为是“海上危险”。这是一项看似可以被承运人轻易援引的免责事项，但在实际业务中并非如此，就像平时上班迟到不能总是以交通拥堵为借口一样。

② 天灾。天灾是指不能被人类现有的科学技术所能预测并在合理谨慎的情况下所能预防的直接造成货损货差的自然现象，如地震、海啸、雷击等。它与“海上危险”最大的区别在于，“天灾”在陆地上也是有可能发生的，与海洋无关。

③ 战争行为。要援引战争这一免责事项，首先需要明确战争的定义。国际法的大原则通常认为符合以下四个条件中的至少一个条件，就可以认定为战争行为：a. 公开宣战；b. 明确表明战争的企图；c. 采取恶意行动，企图发动战争；d. 不理会对方的最后通牒。上述四个条件中，公开宣战是最为明确的，但在现代战争中绝大多数战争都是不宣而战的，如日本的侵华战争就从未正式公开宣战。在实际业务中要严格区分并界定战争行为，一直以来就是一个很困难的问题，有时国家与国家间的武装冲突也需要由仲裁庭比较几个世纪以来战争的因素，加上以商业的、合理的和通常的标准来进行裁定，1956年埃及与英法等国因为苏伊士运河发生的冲突可算一例。

④ 公敌行为。公敌行为的概念与战争行为相比要狭窄得多：战争行为下的“战争”，不论是否是与该船舶的船旗国交战都可成立，而公敌行为只是指与该船旗国为敌的敌人的行为。这里可以举例比较说明。例如，第二次世界大战期间英德两国为交战国，英国商船

被德国舰艇击沉则既可认定为战争行为，又可认定为是公敌行为；又如海湾战争期间，如果巴拿马籍商船被交战一方的炮火击沉则只能认定为是战争行为，而非公敌行为；再如和平时期，如果日本籍商船被美军潜艇误袭，则既不能视为战争行为，也不能视为公敌行为。

至于海上货物运输中时常可能遭遇的海盗，各国政府都将其视为国际公敌。也就是说，船舶如果在运输过程中因遭遇海盗袭击而造成货物的灭失损害，承运人是可以毫无争议地援引公敌行为这一免责事项的。

⑤ 君主、当权者或人民的扣留或管制，或依法扣押。这项免责实际上可以分为两个部分，即“君主、当权者或人民的扣留或管制”和“依法扣押”。

第一部分通常被简称为“君主管制”，这种说法源于早期的租船合同与提单条款，可谓历史悠久。随着社会的进步，几乎不再有国家是君主专制了，因此该项免责的措辞也就有了相应的扩大，即加入了“当权者”与“人民”的概念。在实践当中，这些概念通常是用于专指政府或是“准政府”这些具有法定权力的统治机关的。至于“管制”，通常是指“强行干预”(forcible interference)，而不强调这些专制机关必须动用暴力。

第二部分所谓的“依法扣押”是不包括因为商务原因被索赔方通过法律手段扣船的。船舶扣押是海事诉讼过程中常用的一种保全措施，索赔方为了保障能得到其要求的赔偿，经常会抓住时机向法院申请扣船令来扣押船舶，直至船东提供足够的保证金才解除扣押。如果遇到这样情况，船东有义务立刻使船舶获释，由于这种情况造成的船舶延滞而进一步引起的货损货差，承运人要承担赔偿责任。

因此可以认为，《海牙规则》中的这项免责只包括政治意义上的扣留、拘禁或扣押。

⑥ 检疫限制。检疫限制可能会导致货物的延迟交付或灭失损害。例如，来自疫区的货物就有可能被没收或强行销毁。此时，承运人可以援引此项免责。

有很多学者认为《海牙规则》的这项免责规定是多余的，因为就算没有这项明示的规定，承运人完全可以通过援引“君主拘禁”来免除其赔偿责任，但有些时候应对因当局对货物采取强制检疫措施造成的货损货差，援引此项免责还是更为方便的。

⑦ 不论由于任何原因所引起的局部或全面罢工、关厂停工或限制工作。这项免责涉及三个看似接近的概念，即罢工、关厂停工和劳动受限。首先需要明确的是这三个概念之间的区别与联系：“罢工”可以理解为劳方由于劳资纠纷暂时性的拒绝提供劳力的行为；“关厂停工”可以理解为资方关闭工作场所或阻止恢复劳动而令劳方无法继续工作的行为；“不论由于任何原因所引起的劳动受限”则是非常宽泛的措辞，是对罢工及停工未包含的其他原因的劳动无法正常开展的概括。

由于《海牙规则》在第 4 条第 2 款起始部分列出的所有各项免责之前已经用“导致或引致”(arising or resulting from)进行了总领，因此罢工、停工或劳动受限所引发的一系列后遗症等也一并包括在内。

需要注意的是，《海牙规则》的这项免责并未限制罢工、停工或是劳动受限的主体，也就是说，此项免责可以包括诸如船员、引航员、装卸工人、拖轮船员，甚至海关人员、检验检疫人员等。

⑧ 暴动和骚乱。“暴动”与“骚乱”是两个表面含义非常接近的概念，它们在英国法下都有比较权威的解释。但一般来说，可以认为两者的区别在于：前者并非以颠覆政权为

目标，可能仅仅是“盲目的暴徒”(mindless mob)所为；后者的参与者虽然不再是“盲目的暴徒”，但也不一定是要去推翻或颠覆政权，只要参与的人员有一些共同的意愿或是企图，而其行动也造成了大规模的混乱与暴力就是骚乱。

当船舶遭遇暴动或骚乱，其承运的货物就有可能造成灭失损害，由此造成的货损货差，承运人无需承担赔偿责任。

(2) 托运人或货方的行为或过失。

① 托运人或货主、其代理人或代表的行为或不行为。这项免责规定得比较宽泛，与稍后介绍的托运人或货方的行为或过失的其他三个方面似乎也有重叠的部分，但托运人或货方的不当行为是远远不止那三个方面的，如实际业务中托运人申报不实等。

只要货损货差是由托运人或货主及其代理人或代表的行为或不行为造成的，承运人就可以援引此项免责，从而免于承担赔偿责任。

② 由于货物的固有缺点、性质或缺陷引起的体积或重量亏损，或任何其他灭失或损害。目前有很多关于“固有缺陷”的权威定义。例如，《美国统一商法典》中的“因时间持续会导致货物变坏/变质的任何货物存在的缺陷、毛病、腐烂或潜在性质”。又如，威廉·台特雷的著作《海上货物索赔》中的“货物固有的、自然的及正常的性质”等。

货物的固有缺陷存在很多形式，如煤炭、鱼粉的自燃性，水果、鲜蔬的易腐性，石化制品的挥发性等。由于此类原因造成的货物灭失损害是不应由承运人承担赔偿责任的，但在实际业务中，货主往往还会主张承运人在管货方面的过失，因此在处理纠纷的时候并不是想象得那么简单，很多时候还要将损失进行量化，由双方根据货损原因按比例承担。

③ 包装不善。货物的包装是否足够是一个相对标准，对于不同的货物，其具体的包装要求是有所区别的，这方面我们所要强调的只是货物的合理与习惯包装。一般而言，货物的包装不良与其固有缺陷不能混为一谈，货物的固有缺陷在装船的时候往往是不能察觉的，而货物的包装不良在货物装船的时候承运人就应发现。正因如此，货物的包装不良通常就会直接导致提单正面有关于此问题的不良批注。

在实际业务中，有时还会就某票货物的包装不良导致另一票货物的灭失损害是否应由承运人承担责任发生争议。这里应该明确说明的是，《海牙规则》的此项免责只是针对包装不良的这票货物，而不包括其所波及的其他货物，但承运人完全可以援引第17项总括免责而免于承担责任。

④ 唛头不清或不当。凡在货物表面、包装表面、专门的号牌或供贴用的标签上，用颜料、烙印或其他方法记载的任何有一定含意的图形、文字和数字统称为唛头，即标志(mark)。货物在运输过程中必须具有正确的标志，这些标志起着重要的作用。例如，识别和区分不同的货物，说明装运作业要求以利于货物的装运、交接和保管，提示工人正确操作，从而保护货物的完整和人身及运输工具的安全。

如果货物的灭失损害是由于其标志不清或不当造成的，承运人也可享受相应的免责。

(3) 特殊事件免责。

① 火灾。《海牙规则》关于火灾免责的完整叙述是“火灾，但由于承运人的实际过失或私谋所引起的除外”，也就是说火灾如果是由于承运人的实际过失或私谋所引起的，承运人仍然是应当承担赔偿责任的，当然由货主证明承运人存在实际过失或是私谋是非常困难的，但可以明确的是，即使是承运人的雇佣人员的过失，承运人也无须负责。如果火灾

造成的货物损害灭失中涉及了船舶在开航前和开航当时不适航的原因，承运人对此部分的损失也是不能享受免责的。

此外，对于“火灾”的界定，英美等国先前的案例也可算是相当复杂的。通常情况下，《海牙规则》中“火灾”之“火”应是指“看得见的热与光”或是“火焰”，当然也应该包括燃烧带来的爆炸。因此，承运人就货舱内的大功率照明灯发热造成的货物损害就不能援引此项免责。

② 救助或企图救助海上人命或财产。《海牙规则》的这项免责与其在第4条第4款中禁止船舶不合理绕航的相关规定关系密切，因为要救助海上的人命或财产难免偏离既定的或是地理上习惯的航线。而绕航不论是否合理，都有可能延误航次甚至造成救助船本身遭受极大的风险。海上救助人命是途经船舶不可推卸的责任，英国的普通法也只是允许救助人命而将对财产的救助排除在外。但在通信及科学技术发达的今天，众多的专业救助公司随时待命，而且海上财产救助的要求也越来越高，因此，途经的商船直接进行救助也不太多见了。

③ 虽恪尽职责亦不能发现的潜在缺点。这项免责规定与船舶适航的相关问题有着极大的关联，但从先前的案例来看，这项免责规定对于承运人还是有很多额外保障的。例如，承运人无法举证其在开航前已恪尽职责，但若能证明造成货损货差的潜在缺陷却实际存在，即可援引该项免责。

（4）总括免责。总括是一项总结性的免责，也是整个《海牙规则》免责的最后一项，即属于不列明的承运人无过失免责条款。但《海牙规则》规定承运人要援引这一项的免责权利时，必须举证证明有关货物的灭失或损坏既非由于承运人的实际过失所致，又非承运人的代理人员或雇佣人员的过失或疏忽所造成。这一点是非常公平的，因为当货物在承运人掌管下发生灭失损害，只有要求他承担举证责任才有可能真正查清事故的真实原因，如果要求货主举证货物的灭失或损坏是由于承运人的实际过失或私谋，或是承运人的代理人或雇佣人员的过失或疏忽所造成的，几乎是不可能的。

适用总括免责的情况很多，但也经常需要和其他免责事项并列作为抗辩事由。

5. 赔偿责任限制

《海牙规则》第4条第5款规定：“承运人或是船舶，在任何情况下对货物或与货物有关的灭失或损害，每件或每计费单位超过一百英镑或与其等值的其他货币的部分，都不负责；但托运人于装货前已就该项货物的性质和价值提出声明、并已在提单中注明的，不在此限。”

《海牙规则》第9条还进一步规定：“本公约所提到的货币单位为金价……”因此，可以毫无争议地说，《海牙规则》中所指的100英镑并非是纸币英镑，而是指其所包含的黄金价值，也就是所谓的“金英镑”的概念。但令人遗憾的是，人们长期以来都习惯于把公约所规定的100英镑就等同于100英镑货币，甚至英国自己长期以来也忽视了《海牙规则》第9条对于金价的相关规定，直至霍伯·哈斯法官于1988年在Rosa.S一案中采用100英镑的黄金价值为判决的基础，《海牙规则》所规定的100英镑黄金价值才在法律上首次被确认。实际上，《海牙规则》第4条第5款关于承运人的100英镑的责任限制的规定完全应该与第9条关于金价的规定结合起来发挥效用，这是不能被忽视的。但是，《海牙规则》虽然规定了100英镑为金价英镑，却没有规定其含金量，特别是黄金的官方价格废

除之后，国际黄金价格猛涨，人们更是普遍怀疑公约第 9 条的实用性。因而可以说，Rosa. S一案以抵港之日的黄金价进行判决，不仅在理论上解决了上述争议，而且也完全符合《海牙规则》的立法本意。

根据 Rosa. S判例，并依据英国 1971 年英国《货币法》的规定，100 英镑的法定含金量为 732 238 毫克，折算成纯度为 91.666%的黄金，则为 798 805 毫克，即 23.542 4 盎司。因此考虑到《海牙规则》所规定的以 100 英镑为承运人的单位赔偿责任限额，同时又规定以其金价折算，使得所能采用的唯一解决问题的办法就是首先必须依据英国法折算出 100 英镑的实际含金量。Rosa. S判例的判决金额并不重要，重要的是该判决明确了 100 英镑的黄金含量为 23.542 4 盎司。有了这一前提，无论黄金市场的价格如何波动，都可以以不同国家的货币计算出承运人的单位赔偿责任限额。尽管黄金市场的价格是不断波动的，但 100 英镑的实际含金量却是固定的，这正是《海牙规则》就此问题作为立法宗旨的所在，否则《海牙规则》的金价条款就毫无意义，而直接规定多少美元或是多少英镑就可以了。

此外，《海牙规则》第 9 条对何时、按什么兑换率折算黄金价值的规定也是非常明确的："各国法律可以为债务人保留按船舶抵达卸货港之日通知的兑换率，以本国货币偿清其有关货物的债务的权利。"

以上讨论的是《海牙规则》中"100 英镑"实际价值的问题，在业务中关于所谓"一件/单位货物"的认定也时常发生争议。那到底什么才是"一件/单位货物"呢？

《海牙规则》关于"件"（package）的规定主要针对有包装的件杂货，可能是一件、一箱、一袋、一桶、一捆、一包等，这在 20 世纪初期是不会产生任何问题的，因为当时没有太大的单件货物被托运，更不用说如今已司空见惯的诸如 40 英尺集装箱这样的货物了。而就算是这些传统的包装方式，在决定赔偿单位时也会遇到很多麻烦，威廉·台特雷在分析过众多案例之后得到了这样的结论：如果货物包装强度足以负担多次运输使用。例如，机床的包装有很牢固的垫板，并有垫脚可供叉车作业的，就很可能被判为一个单件；如果只做普通保护性的包装，没有特别为运输过程而设计，就很可能被判应按运费单位而做出的赔偿。需要说明的是，《海牙规则》原本并没有按运费单位理赔的概念，一些已承认《海牙规则》的国家也尚未承认可以采用运费单位理算赔偿。随着时代的发展和集装箱化运输的盛行，《海牙规则》的相关规定更加显得落后，以致如果单单依赖它就会使得有些矛盾几乎无法调和。虽然在理论界也先后有学者提出这样那样的观点，但总也有许多难尽如人意之处，直到大部分国家采纳《维斯比规则》或是《汉堡规则》，该问题才算基本得以解决。

当涉及无包装的货物或是大宗散货时，因为无法满足《海牙规则》所谓"件"的标准，因此在计算这些货物的责任限制时只能适用其中的另外一个概念，即"单位(unit)"。但"单位"一词比较空洞也不易解释，甚至有学者提出"单件"也是"单位"的一种。为了防止诉讼及与其国内其他立法的措辞混淆或矛盾，美国在将《海牙规则》立为其国内法时刻意将"单位"改为"习惯运费单位"（customary freight unit），威廉·台特雷认为《海牙规则》虽然不像美国 1936 年《海上货物运输法》那样对"单位"一词做了补充，但也应解释为是"习惯的运费单位"，而在其著作《海上货物索赔》中更是列出四个极有说服力的理由支持其观点。当然，先后也有很多相关的判例的确也是按照这个思路来处理的。

6. 索赔和诉讼时效

《海牙规则》第 3 条第 6 款规定："在将货物移交给根据运输合同有权收货的人之前或当时，除非在卸货港将货物的灭失和损害的一般情况，已用书面通知承运人或其代理人，则这种移交应作为承运人已按照提单规定交付货物的初步证据。如果灭失或损坏不明显，则这种通知应于交付货物之日起的三天内提交。如果货物状况在收受时已经进行联合检验或检查，就无须再提交书面通知。除非从货物交付之日或应交付之日起一年内提出诉讼，承运人和船舶在任何情况下都免除对灭失或损害所负的一切责任……"也就是说，如果货物有明显的灭失或损坏，收货人应在接收货物之前或当时，将货损通知书面交给承运人或其代理人，否则，就应被视为货物已按提单所述情况交付给收货人的初步证据。如果损坏不明显，则货损通知应在交付货物的三天内提交。如果货物交付时已经联合检验，就无须提出书面通知。就诉讼而言，除非从货物交付之日或应交付之日起一年内提起诉讼，否则承运人在任何情况下，都应免除对灭失或损坏所负的一切责任。

《海牙规则》一年的诉讼时效是从"货物交付之日或应交付之日"开始起算的，因此首先应当对于"交货"有一个明确的认识。交货不同于卸货，是一个双方的概念。卸货，尤其是班轮业务中的卸货是由承运人单方来执行的，而交货则需要承运人与托运人互相配合才能完成，因此一年的诉讼时效从卸货时起算对于货主是不公平的。交货根据具体情况可以分为"实际交货"和"推定交货"。"实际交货"是由承运人交出货物并放弃占有权，而由收货人接收货物对货物行使占有权；"推定交货"是由承运人向收货人发出到货通知，货物已卸至适当与安全的地方，只待收货人在合理时间内提取，其中"适当与安全"的地方是指货物已卸至码头或将货物寄存在仓库待收货人随时来提取。

如果是大宗或大批货物交货，时效应从最后一点货物实际或推定交付时起算；如果货物全损，时效则应从货物应当交付时起算，即可根据正常航线、船速和天气估算出抵达卸货港的时间并进一步估算出交货日期；如果是分不开的货物，时效应从货物分开的时间起算。

7. 运输合同无效条款

《海牙规则》第 3 条第 8 款规定："运输合同中的任何条款、约定或协议，凡是解除承运人或船舶对由于疏忽、过失或未履行本条规定的责任和义务，因而引起货物或关于货物的灭失或损害的责任的，或以同于本公约的规定减轻这种责任的，则一律无效。有利于承运人的保险利益或类似的条款，应视为属于免除承运人责任的条款。"也就是说，运输合同中的任何条款或协议，凡是解除承运人按《海牙规则》规定的责任或义务，或以不同于《海牙规则》的规定减轻这种责任的，一律无效。可以说这是《海牙规则》及更早的《哈特法》的立法精神之所在，通过明确的条款禁止了承运人滥用缔约自由来减轻自己所应承担的责任和义务。当然这一条款并不排除承运人制定增加自己责任和义务的条款。

即便如此，仍有很多承运人习惯在提单条款中加入减轻或降低自己责任和义务的条款，而此举其实也就是寄望货主或是保险人由于对《海牙规则》的无知而自行放弃原本应有的索赔权利。常见的就有"若货方能够获得保险人的赔偿，承运人就不再承担赔偿责任"、"承运人有权根据自己的需要选择任何方向航行"、"双方如果就货损货差产生争议，必须于收货人提货或应当提货之日起三个月内通过仲裁解决"等。

8.《海牙规则》的适用范围

《海牙规则》第 5 条规定："《海牙规则》的规定不适用于租船合同，但如果提单是根据租船合同签发的，则上述提单应符合《海牙规则》的规定。"第 10 条规定："《海牙规则》的各项规定，适用于在任何缔约国所签发的一切提单。"此外，按照《海牙规则》的规定，提单上虽注明适用《海牙规则》，但该提单不在缔约国内签发时，该提单也不能适用《海牙规则》。

3.4.2 维斯比规则

自《海牙规则》1924 年制定并于 1931 年生效以来，直到 20 世纪 50 年代末期在运作上都是比较成功的，也得到了海运国家的广泛接受。但时代的进步和技术的发展也使得《海牙规则》在很多规定上暴露了无法回避的一些问题，概括起来主要体现在以下几个方面。

(1)《海牙规则》总体而言过于偏向承运人。

(2) 随着海运技术的发展，海运危险在很大程度上已能得到相应的控制，《海牙规则》所规定的驾驶和管理船舶的过失免责受到越来越多的非议。

(3) 海运件杂货已进入集装箱运输时代，早期制定的《海牙规则》的相关规定不可能适应运输发展。

(4)《海牙规则》所确定的赔偿责任限额太低，无法起到对货主的保护作用。

(5)《海牙规则》的适用范围不够广泛。

(6) 承运人的代理人员及雇佣人员的法律地位和善意受让提单的持有人的法律地位需要予以明确。

针对上述问题，特别是海运现代技术的发展带来的问题，国际海事委员会于 1959 年在(前)南斯拉夫的里吉卡召开的会议上决定成立专门的委员会研究《海牙规则》的修改，其后考虑到集装箱运输的发展带来的问题，国际海事委员会又于 1963 年在斯德哥尔摩召开了第二届会议，讨论、修改并通过了有关草案。1968 年在比利时政府的建议下，国际海事委员会在布鲁塞尔召开了外交会议，向各国政府正式提出之前其所拟定的草案，当时出席会议的有 53 个国家或地区的代表，共同制定了《关于修订统一提单若干法律规定的国际公约的议定书》，简称《1968 年布鲁塞尔议定书》，也就是后来的《维斯比规则》。因为该议定书是在对《海牙规则》进行修改的基础上拟定的，因此不能单独使用，而是要和后者合起来一起使用，因此也称为《海牙—维斯比规则》。

英国于 1971 年将《维斯比规则》立为国内法，即《1971 年海上货物运输法》，取代了原先的以《海牙规则》为基础的 1924 年《海上货物运输法》。《维斯比规则》直到 1977 年才获得足够国家的承认而生效。

《维斯比规则》共 17 条，重点是对《海牙规则》的第 3、4、9、10 条进行了修改，其主要内容如下。

1. 明确善意受让提单人的法律地位

关于提单的证据效力有两种不同的情况：一是提单作为"初步证据"，即提单作为货物收据，证明承运人已按提单所记载的内容收到货物，这种证据效力仅仅是初步的、表面

的或是推定的，如果承运人事实上并没有收到提单货物或收到的货物与提单记载不符，他仍有机会提出抗辩以证明事实并非如此，这种情况主要针对托运人；二是提单作为“最终证据”，即承运人不得推翻提单上有关货物记载的内容，不论事实是否如此，这种情况主要针对托运人以外的善意的提单受让人。

《海牙规则》在关于提单的证据效力的条款中仅对其“初步证据”性做出了规定，《维斯比规则》在对《海牙规则》第 3 条第 4 款提单作为收到该提单所载货物的初步证据之后增加了以下文字：“但是，当该提单已被转与善意行事的第三方时，便不能接受与此相反的证据。”“善意”一般理解为提单受让人在接受提单时确实不知道装运的货物与提单的事实记载不符，而毫无异议地接受提单。也就是说，对于善意受让提单的人来说，承运人不得提出与提单记载不同的反证，也就是说提单的记载是最终证据，以进一步保护提单的转让、流通和提单受让人或收货人的合法权益。

2. 诉讼时效与追偿时效

《维斯比规则》第 1 条第 2、3 两款对《海牙规则》第 3 条作了两项修改。

（1）根据《海牙规则》的大原则，船货双方应当是可以协议延长诉讼时效的，因为延长诉讼时效并非是减轻承运人的法定责任，相反还是承运人法定责任的增加。但《海牙规则》的第 3 条第 6 款又明确规定“……除非从货物交付之日或应交付之日起一年内提出诉讼，承运人和船舶在任何情况下都免除对灭失或损害所负的一切责任……”，因此接受《海牙规则》的国家，一直以来都是不承认船货双方自行协议延长一年的诉讼时效的。

《维斯比规则》在《海牙规则》第 3 条第 6 款的有关诉讼时效的规定的基础上增加了“但在诉讼事由发生之后，得经当事方同意，将这一期限加以延长。”明确了诉讼时效可经双方当事人协议延长的规定。

（2）《维斯比规则》还新增了关于追偿期限的规定，即在《海牙规则》第 3 条第 6 款之后加列：“即使在前款规定的一年期满之后，只要在受诉讼法院准许期间之内，便可向第三方提起索赔诉讼。但是，准许的时间自提起此种诉讼的人已经解决赔偿案件，或向其本人送达起诉传票之日起算，不得少于三个月”。

3. 关于提高赔偿限额及制定双重限额

《维斯比规则》第 2 条对《海牙规则》第 4 条第 5 款作了以下重要修改。

（1）将每件或每单位的赔偿责任限额提高为 10 000 金法郎或按灭失或受损货物毛重每千克为 30 金法郎，以两者中较高者为准。

这一修改不但提高了《海牙规则》每件 100 英镑的限额，而且创造了一项新的双重限额，进一步维护货主的合法权益。按照这一双重限额计算办法，凡每件货物的重量不足 333.33 千克时，以每件 10 000 金法郎为准；凡超过 333.33 千克时，按每千克 30 金法郎计算。

同时，《维斯比规则》也确定了金法郎的含金量。由于是由当时的法国总理 Poincare 于 1928 年建议将金法郎的含金量固定下来，因此金法郎也称为“Poincare 金法郎”。金法郎本身并不是货币单位，而仅仅是一个含金量的计算单位，它所代表的含金量是每一金法郎含有 65.5 毫克纯度为 90％的黄金。在国际范围内，金法郎一度成为众多国际公约的计价标准，直到 1971 年 8 月美国宣布美元与黄金脱钩并导致以美元为中心的金本位体系的瓦解。1979 年，通过了将金法郎改为特别提款权（special drawing right，SDR）的决定，以

15 个金法郎等于一个特别提款权为标准，从而使承运人的赔偿限额变为 666.67 个特别提款权或者毛重每公斤 2 个特别提款权，以高者为准，该决议从 1984 年 4 月起生效，凡不能使用特别提款权的国家仍然可以以金法郎为计算单位。

（2）由于《海牙规则》早在 20 世纪初就已制定，而当时集装化运输还是不可想象的，因而也就不可能在公约中专门涉及集装箱和托盘货物赔偿限额的问题。随着运输技术和理念的发展，实务中最激烈的争议就是集装化装运的货物是以托盘/集装箱为一件，还是以托盘/集装箱装载的具体的货物数量为赔偿的计算标准。关于这个问题，《维斯比规则》给出了明确规定，即“如果货物以集装箱或托盘或类似运输工具集运，提单中列明的、装载于该运输工具中的件数或单位数即应作为本款所指的件数或单位数。除上述情况外，该运输工具视为件或单位”。

如此规定主要出于两点考虑：第一，运输合同双方可以将集装箱/托盘作为确定责任限制的“件”或“单位”，也可将用集装箱/托盘装载的货物的具体数量作为确定限额的“件”或“单位”；第二，如果要进行这种选择，必须在提单上列明货物的具体件数。因此，按照《维斯比规则》的规定，在确定采用集装箱/托盘集运的货物赔偿件数时，可能存在三种方法：① 当提单未列明集装箱/托盘装载内容时，将集装箱/托盘视为“件”或“单位”。也就是说，一个集装箱/托盘无论装载多少货物，只能按一件货物赔偿；② 当提单列明集装箱/托盘装载的全部内容时，每一件货物视为一“件”或“单位”；③ 当提单只列明集装箱/托盘装载的部分货物时，列明的货物件数视为“件”或“单位”。

需要注意的是，如果集装箱/托盘为货主所有，其本身也应视为货物件数。

（3）《海牙规则》就承运人所能享受的免责和责任限制作了明确规定，但没有涉及在何情况下承运人将丧失免责和责任限制的保护，只能依据法院判例进行总结，因此在英国法下一度也有所谓的如果承运人出现“根本性违约”，则丧失免责或责任限制的说法，如擅自装甲板、不合理绕航、监守自盗等就是常见的“根本性违约”行为。

为了弥补《海牙规则》的这一不足，《维斯比规则》明确规定了丧失赔偿责任限制权利的条件，即“如经证明，损害是由于承运人故意造成，或是知道有可能会造成这一损害而轻率地为或不为所引起的，则承运人就无权享受责任限制的权利”。

在援引这一条款时应该注意，按照《维斯比规则》的规定，承运人责任限制的丧失仅限于承运人本人的故意或明知可能造成损害而轻率地为或不为，而不包括承运人的雇佣人员或代理人员的故意或明知可能造成损害而轻率地为或不为。此外，请求援引这一条款的货方还需承担相应的举证责任，即提供相关证据以证明货损货差确系由于承运人故意或是明知可能造成损害而轻率地为或不为所引起的。

4. 承运人的雇佣人员在应对侵权之诉时的法律地位

在《维斯比规则》出台之前，实际上各船公司的提单几乎都已经加入了相应的条款，大致内容是，因承运人的雇佣人员或代理人员的疏忽或过失引起的货物灭失、损害或延迟交付，致使货主直接向该雇佣人员或代理人员提出索赔时，他们同样享有承运人根据合同所能援引的各项免责及抗辩等各项权利。

最早涉及该问题的案例是著名的 Alder v. Dickson(1953)，英国半岛及东方公司(P&O)的客轮“喜马拉雅号”在靠泊码头时，由于舷梯没有放置好，一位名叫 Alder 的女乘客滑倒摔伤，原本想通过律师依据其购买的船票所证明的客运合同向承运人提出索赔，

但精明的律师经研究后发现，船票上印有许多承运人免责条款，其中就有一条与此相关，因而如果依据船票就此伤害向承运人提出索赔，就算判定承运人确有过失，该女乘客也不能获赔，所以转而以侵权为由状告该轮水手长 Dickson，最终获得赔偿。此案判决后，很多航运公司在客货运输中均加列一项由此得名的“喜马拉雅条款”，将公司雇佣人员、代理人员等都视为合同一方，同样享受承运人的权利。

在制定《维斯比规则》时，代表们考虑到这一情况，就将其作为修改条文之一列入新规则，其第 3 条的 4 款就是涉及这方面问题的，核心内容主要包括以下几个方面。

（1）《维斯比规则》规定的抗辩和赔偿责任限制，不论该项诉讼是以合同为依据还是以侵权行为为依据的，均适用于就运输合同所载运货物的灭失或损害对承运人提起的任何诉讼。也就是说，侵权行为之诉也要适用运输合同提起的诉讼，以避免货方以侵权行为起诉而达到绕过运输合同的约束。

（2）如果诉讼是对承运人的雇佣人或代理人(他们不是独立的订约人)提起，他们就有权适用承运人按《维斯比规则》可援引的各项抗辩或责任限制。

（3）从承运人及其雇佣人员、代理人员那时获得的赔偿金额，不得超出《维斯比规则》所规定的限额。

（4）如经证明货损货差是由承运人的雇佣人员或代理人员故意或明知可能造成损害而轻率地为或不为引起的，他们就不再能够享受本条款所规定的保护。

在《维斯比规则》生效之后，仍有许多船公司的提单保留了这种条款。一方面是因为仍有许多国家未加入《维斯比规则》，另一方面是因为《维斯比规则》排除了独立合同方，不承认承运人的雇佣人员或代理人员之外的独立合同方可以享受承运人的各项权利。原则上，代理人员是受委托人委托代其行事，是一个局限性很强的角色；而独立合同方则只需按照合同的约定，办妥分包的事宜，履约时无须事事征求合同对方的意见。

5. 关于公约的适用范围

《维斯比规则》第 5 条在《海牙规则》的基础上，将其适用范围扩大为：提单在一个缔约国签发；或货物是从一个缔约国起运；或提单所载有的或为提单所证明的合同规定，该合同受《维斯比规则》的各项规则或使其生效的任一国家的立法所约束。不论船舶、承运人、托运人、收货人或任何其他有关人的国籍如何。

如上所述，《维斯比规则》对《海牙规则》做了一些重要的修改，使之在一定程度上有利于承运双方而走向利益的均衡，并适应集装箱运输的发展提出要求。但是，在承运人的运输责任基础方面仍保持《海牙规则》体系，尤其是对船长、船员、引航员及承运人的雇佣人员的航海和管理船舶过失免责的规定丝毫没有触动。因此，众多发展中国家及货主利益集团仍迫切要求对《海牙规则》进行根本性的修改。

3.4.3 汉堡规则

《汉堡规则》的制定过程也是发展中国家在航运领域中争取建立新的经济秩序的斗争过程。1969 年 4 月建立的联合国贸易和发展会议的国际航运立法工作组对于班轮运输中有关提单的法律问题优先列入了议事日程。20 世纪 70 年代初联合国贸易和发展会议秘书处组织专家编写了题为“提单”的报告，对《海牙规则》约束的提单及其条款做了剖析，并提出了存在的问题，国际航运立法工作组在 1971 年第二届会议上研究上述报告后作出以

下两项决定。

① 应对《海牙规则》和《维斯比规则》进行修改，必要时也可制定一项新的国际公约。

② 在审议修改上述的规则时，应清除其含混不明确之处，同时建立船、货双方均等地分摊货运风险的运输责任制度。由于国际海上货物运输法规与国际贸易法规密切相关，按当时的分工，修改的规则或制定一项新的国际公约的任务移交给联合国国际贸易法律委员会(United Nations Commission on International Trade Law，UNCITRAL)办理，即在联合国贸易和发展会议的合作下由UNCITRAL建立航运立法工作组进行审议和草拟新的国际公约工作。UNCITRAL经过四年艰苦工作，于1976年5月草拟了《联合国海上货物运输公约》，草案提交于1978年3月6日至31日，在汉堡召开的联合国海上货物运输公约外交会议审议通过，由于公约在汉堡制定，又称《汉堡规则》。

批准和加入《汉堡规则》的国家现有20多个，已超过规定的20国的生效条件。《汉堡规则》已于1992年11月生效，但海运大国均未加入该规则，因此还缺乏国际普遍接受性。

《汉堡规则》共分七个部分34条条文，是一项完整的国际海上货物运输公约。

1. 定义

1) 承运人与实际承运人

《汉堡规则》创造性地提出了“承运人”与“实际承运人”的概念，这和此前的《海牙规则》与《维斯比规则》相比，有了很大的变化。其中，“承运人”是指“由其本人或以其名义与托运人订立海上货物运输合同的任何人”，而相应的“实际承运人”则是指“受承运人委托从事货物运输或部分货物运输的任何人，包括受托从事此项工作的任何其他人”。

不难发现，《汉堡规则》已明确规定签订运输合同与实际完成货物运输可以由不同的人来完成，而他们所承担的责任在规则当中也有具体的说明。

2) 托运人

《汉堡规则》所定义的“托运人”与其所定义的“承运人”有所呼应，但并没有再次细分为“托运人”和“实际托运人”，只是在一个定义中分两种情况做了说明，即“由其本人或以其名义或代其与承运人订立海上货物运输合同的任何人”，或“由其本人或以其名义或代其将货物实际交给与海上货物运输合同有关的承运人的任何人”。从文字本身就可以看出来，《汉堡规则》对托运人的定义还是按照“签订合同”和“实际行为”这两个角色来划分的。

3) 海上运输合同与提单

《汉堡规则》对海上运输合同与提单也给出了明确的定义。其对“海上运输合同”的定义应该说要比《海牙规则》下的“运输合同”宽松得多。《汉堡规则》下的“海上运输合同”就是指“承运人收取运费据以将货物从一个港口运往另一个港口的合同”，并未像《海牙规则》那样严格地要求“以提单或任何类似的物权证件进行有关海上货物运输”。同时，《汉堡规则》还明确说明，“对于既涉及海上运输又涉及某些其他运输方式的合同而言，只有在其涉及海上运输时，才应视为本公约所指的海上运输合同”。

《汉堡规则》还专门对提单给出了精确的定义，可以说在一定程度上填补了此前相关

国际公约在这一点上的缺憾。根据《汉堡规则》，提单是指“用以证明海上运输合同和货物由承运人接收或装船，以及承运人保证据以交付货物的单证”，并进一步规定“单证中关于货物应按记名人的指示交付、或者按指示交付、或者向提单持有人交付的规定，构成此种保证”。

除此之外，《汉堡规则》在其第 1 条还对“收货人”、“货物”、“书面”等术语作了定义。

2. 推行完全过失责任制

《汉堡规则》废止了《海牙规则》及《维斯比规则》中争议最大的航行及管船过失免责条款及其他列明的免责条款，并通过下列规定采用了推定过失责任制。

（1）第 5 条第 1 款规定：“如果引起货物的灭失、损坏或延迟交付的事故发生在第 4 条定义的承运人掌管货物的期间，承运人对由于货物的灭失、损坏以及延迟交付所造成的损失，应负赔偿责任，除非承运人证明，其本人及其受雇人和代理人已为避免事故的发生及其后果而采取一切所能合理要求的措施。”

（2）外交会议通过的共同谅解书说明，根据本公约，承运人的责任以推定过失疏忽的原则为基础，即通常由承运人负举证之责。

这样规定的结果就是：只要货损货差发生在承运人掌管期间，承运人就应承担责任，除非承运人能够证明其本人或雇佣人员或代理人员已经为了避免事故的发生及其后果而采取了一切所能合理要求的措施。这一条款的变动极大地加重了承运人的责任。

3. 承运人的责任期间

《汉堡规则》第 4 条第 1 款规定：“承运人对货物的责任期限包括货物在装货港、运输途中和卸货港处于承运人掌管之下的期间。”

4. 延迟交付货物

《汉堡规则》第 5 条第 2 款对延迟交付货物作了明确规定：“如果货物未能在协议明确规定的时间内，或虽无此项协议，但未能在对一个勤勉的承运人所能合理要求的时间内交货，为延迟交付。”而且还在该条第 3 款进一步规定：“如果在本条第 2 款规定的交付时间届满之后连续六十天之内，尚未根据第 4 条要求交付货物，则有权对货物的灭失提出索赔的人，可以视为货物已经灭失。”这样的规定在《海牙规则》及《维斯比规则》中也是从未有过的。同时，《汉堡规则》在其第 6 条还规定：“承运人对延迟交付的赔偿责任，以相当于延迟交付货物应支付运费的 2.5 倍数额为限，但不得超过海上货运合同规定的应付运费总额。”

尽管《海牙规则》明确规定了延迟交付的相关问题，但在实际业务中的使用效果却不尽如人意。因为《汉堡规则》所规定的两个延迟交付的标准在实际中是很难采用的。首先，按照行业惯例，没有承运人会在自己出具的运输单据上注明交货日期，因此也不存在所谓的“协议明确规定的时间”，此外，所谓“一个勤勉的承运人所能合理要求的时间”在司法实践中也是非常难以把握的。所以，就算出现了延迟交付的客观事实，有经验的货主或其律师通常也不会选择以“延迟交付”向承运人索赔，而是通过追究“延迟”的原因来达到自己的目的，常见的诸如船舶在开航前或开航当时不适航、船舶在航行过程有不合理绕航等。

5. 火灾

《汉堡规则》规定，由火灾所引起的货物灭失、损坏或延迟交付，如果索赔人证明，火灾是由于承运人、其受雇人或代理人的过失或疏忽所造成的，承运人不再享受免责；同时，如经索赔人证明，由于承运人、其受雇人或代理人在可能合理地要求他采取灭火，以及避免或减轻其后果的一切措施方面的过失或疏忽所造成的货物的灭失、损坏或延迟交付，承运人也应承担赔偿责任；此外，在船上发生火灾影响货物时，如果索赔人或承运人要求，应根据航运惯例，对火灾的起因和情况进行检验，并根据要求，向索赔人和承运人提交检验人的报告。

这与《海牙规则》中火灾免责，但由于承运人的实际过失或私谋所引起的除外的规定是有所区别的，承运人在这一点上承担了更重的责任。但在实际业务中，货主想要通过火灾作为事由获取货损货差的赔偿，还是比较困难的。

6. 赔偿责任限额

《汉堡规则》将每件/装运单位货物灭失损害的赔偿限额提高到 835 计算单位或者毛重每公斤 2.5 计算单位，以其高者为准。同时也相应规定了货物延迟交付情况下承运人的赔偿责任限额，即以相当于所延迟交付货物应付运费的 2.5 倍金额为限，但不超过海上运输合同规定的应付运费总额。

此外，《汉堡规则》还明确规定，如果货损货差与延迟交付同时发生，那么承运人针对两项责任所应承担的赔偿总额，在任何情况下，不超过根据该规则相关条款对货物全部灭失的赔偿责任所确定的责任限额。

7. 舱面货

在舱面货的问题上，《汉堡规则》与《海牙规则》也有很大的不同，其第 9 条专门对舱面货的相关问题作了规定。首先，《汉堡规则》并不将舱面货排除在货物范围之外，而且明确规定，承运人只有按照同托运人达成的协议或符合特定的贸易惯例或依据法规或规章的要求，才有权在舱面上装货，否则承运人应对货物因装在舱面上而造成的损失负赔偿责任。

《汉堡规则》还进一步规定，如果承运人和托运人已经约定，应当或者可以舱面载运货物，承运人便须在提单或其他作为海上运输合同证明的单证上做此种说明；如无此种说明，承运人便须证明，已就在舱面载运货物达成协议，但承运人无权援用此种协议以对抗善意取得提单的包括收货人在内的第三方。

8. 承运人和实际承运人之间的关系

《汉堡规则》的第 10 条专门就此问题作出规定，首先明确了承运人的责任，即如果承运人已将运输或部分运输委托实际承运人履行，则不论此种委托是否根据海上运输合同规定的权利而做出，承运人仍应按照本公约规定对全部运输负责。就实际承运人履行的运输而言，承运人也应对实际承运人及其在受雇的范围内行事的受雇人和代理人的行为或不为负责。

而且，如果承运人和实际承运人均须负责，则在《汉堡规则》所规定的其应负责的范围内，他们负有连带责任。

9. 保函

《汉堡规则》第 17 条规定，托运人为了换取清洁提单可以向承运人出具承担赔偿责任的保函。该保函在托运人与承运人之间有效，对包括受让提单的收货人在内的第三方一概无效，同时还规定，如果发生欺诈，则该保函对托运人也属无效。

上述规定意义重大。第一，保函得到合法化，而目前在不少国家，如美国，保函是不合法的。第二，加重了承运人的责任。欺诈行为可能是托运人的原因，但承运人仍须负全部责任，即他对收货人负责赔偿以后无法向托运人追偿。这种规定使承运人在接受保函时要谨慎处理，起到限制使用保函的作用。

10. 诉讼时效

与此前的国际公约相比，《汉堡规则》在诉讼时效这个问题的规定上主要体现出两个特点：第一，将时效从一年扩展为两年；第二，被要求赔偿的人，可在时效期限内的任何时间，向索赔人提出书面声明延长时效期限，并可再次声明延长。这一规定使债务人有权声明延长时效，与《维斯比规则》规定的协议延长时效相比，虽无实质性差别，但体现了更为灵活的办法，同时也为当事人之间的友好协商提供了充分时间。

与《维斯比规则》相似，《汉堡规则》对追偿的时效问题也有明确规定。根据《汉堡规则》，负有赔偿责任的人提起的追偿诉讼，如果是在诉讼所在国法律所许可的时间之内提起，即使是在上述各款规定的时效期限届满之后，亦可提起，但是，所许可的时间，自提起此种诉讼的人已经解决索赔，或已接到向其本人送交的起诉传票之日起算，不得少于九十天。

11. 管辖权

《海牙规则》和《维斯比规则》对于管辖权均无规定，而提单上一般都订有在航运公司所在地法院管辖的规定，这对托运人、收货人显然不利。《汉堡规则》第 21 条管辖权条款规定，原告可以选择管辖法院，但该法院必须在下列范围内选定。

（1）被告的主要营业所，若无主要营业所时，则为其通常住所。

（2）合同订立地，而且合同通过被告在该地的营业所、分支或代理机构订立。

（3）装货港或卸货港。

（4）海上运输合同中为此目的而指定的任何其他地点。

该条同时又规定，扣押船舶的法院具有管辖权，但经承运人请求，原告仍应选择上述法院之一提起诉讼。按照本条规定，提单上的管辖条款最多只能作为一项可供选择的法院而不是唯一的拥有管辖权法院的条款。

《汉堡规则》第 22 条仲裁条款对仲裁地点也规定了申诉人选择的权利。

12. 适用范围

和《海牙规则》及《维斯比规则》相比，《汉堡规则》的适用范围有了显著的扩大，在此前的国际公约的基础上又增加了如果海上运输合同规定的装货港位于缔约国内，或海上运输合同规定的卸货港或指定的备选卸货港位于缔约国内，《汉堡规则》也强制适用的规定，而且不论船舶、承运人、实际承运人、托运人、收货人或任何其他有关的人的国籍如何，该公约各项规定均适用，这是令众多承运人非常头疼的问题。

目前，船东互保协会和船东组织对《汉堡规则》的抵触还是很严重的，船东互保协会

保护船东会员的基础基本上还是《维斯比规则》，如果船东在提单上接受《汉堡规则》，那么与《维斯比规则》相比多出来的责任，船东互保协会是不负责赔偿的。只有当《汉堡规则》强制适用时，船东互保协会才承担相应责任。

13. 允许使用其他单证

《汉堡规则》第 18 条规定，如果承运人签发除提单以外的其他单证用以证明收到交运的货物，这种单证就是订立海上合同和由承运人接受该单证上所载货物的初步证据。这是适应现代科学电子技术的发展和当时已有一些航线的海上货物运输开始使用海运单(sea waybill)的情况而制定的。

3.4.4　我国《海商法》的有关规定

我国关于海上货物运输合同的法律规范主要是《海商法》第四章“海上货物运输合同”、第六章“船舶租用合同”、第十三章“时效”和第十四章“涉外关系的法律适用”等中的规定。

中国《海商法》制定于 1992 年，1993 年 7 月 1 日起施行。《海商法》共有 15 章 278 条，是我国目前调整海商法律关系的最重要的法律规范。第四章是关于海上货物运输合同的规定，共有八节，第一节“一般规定”，第二节“承运人的责任”，第三节“托运人的责任”，第四节“运输单证”，第五节“货物交付”，第六节“合同的解除”，第七节“航次租船合同的特别规定”和第八节“多式联运合同的特别规定”。我国《海商法》是参照了许多国际公约和国际惯例的规定，同时根据我国国情独立制定的。《海商法》中有关海上货物运输合同的规定，基本是以《海牙规则》和《维斯比规则》为基础的，也适当吸收了《汉堡规则》的先进内容。因此，《海商法》现代气息浓厚、并与国际接轨，但与我国现有的民商法体系和基本理论无法很好地衔接。

《海商法》第四章第四节第 71～80 条对运输单证作了重要规定。第 71 条阐明了提单公认的三个职能和作用，结合第 75～77 条，正因为提单是收据，则意味着承运人有义务按照提单上的有关货物的记载在目的港向收货人交付货物，万一交付时货物的状况与记载不符，承运人就要对此负责。因此，第 75 条规定了承运人或其代理人在知道或合理怀疑所接受的货物与提单记载不一致情况下，有在提单上做批注的权利以此来免除或减少自己的责任，同时第 76 条就规定如无批注，视为接受货物表面状况良好，接着第 77 条对提单的证据效力加以明确，即在承运人和托运人之间，提单上的记载有关货物的事项是初步证据，而在承运人和收货人之间是绝对证据。第 72 条第 1 款对提单签发的规定表明承运人在接收或装运货物后，有义务签发提单，否则是一个违约的行为。第 73 条规定提单应记载的各项内容。第 79 条规定了提单最基本的三种分类：记名提单、指示提单和不记名提单。

《海商法》第四章规定的提单运输和航次租船运输合同及多式联运合同及第六章规定的船舶租用合同，即定期租船合同和光船租赁合同，这几种的不同性质的合同法律从定义上就将它们做了区分，且对各个合同的当事人之间的权利、义务在法律上作了较为明确的规定，特别是强制性的承运人最低责任的条款的规定，均表明我国的《海商法》为我们培育和发展海运市场提供了坚实的法律依据，也有力地促进海上运输和保障当事人的权益。但随着航运市场新的发展，法律制度不足之处也有待完善。国际海事立法的再度活跃，使



我国原先立法时借鉴的国际公约或民间规则很多已进行了修改或是被新的所替代，这样对我国《海商法》的修改也将产生重大影响。

本章小结

提单是国际贸易与运输领域重要的业务单证，熟练掌握提单的相关业务与理论知识对顺利开展国际贸易与运输的实践工作有着巨大影响。

本章介绍了提单的定义、法律性质和作用、分类，提单的主要内容和条款，提单的使用，以及《海牙规则》、《维斯比规则》、《汉堡规则》及我国《海商法》的相关内容。



思考题

1. 什么是提单？提单具有哪些重要的法律性质和作用？
2. 清洁提单与不清洁提单在结汇时的地位有何差异？
3. 提单记载的签发日期在实际业务中有何重要意义？按签发的时间的不同对提单进行划分，提单可以分为几种？承运人倒签、顺签或预借提单可能承担什么风险？
4. 提单背面的主要条款有哪些？其主要内容是什么？
5. 提单补发应注意哪些问题？
6. 《海牙规则》对承运人的最低义务是如何规定的？
7. 如何理解《海牙规则》下承运人的适航义务？
8. 试比较《海牙规则》、《维斯比规则》及《汉堡规则》对承运人责任限制的规定。




案例分析

无正本提单放货

2001年8月6日，原告中化国际贸易股份有限公司一纸诉状将被告某公司以海上货物运输合同无正本提单放货为由诉至某海事法院。原告称，2000年1月至2001年5月，原告与韩国某公司签订服装贸易系列合同，由原告分期分批向韩国公司出口。合同签订后，原告分期分批委托被告承运出口服装，被告向原告签发了相应正本提单三份，而韩国公司并未付款赎单。2001年7月14日，原告持三份正本提单到釜山港保税仓库处理该批货物时，得知价值576 728.06美元的货物已被他人提走。而被告则认为，其从未办理过放货手续，没有过失，不应承担责任。那么，价值50余万美元，近7 000箱货物在未见正本提单的情况下被提走，究竟是哪一方的过错？

该海事法院经过审查，认为被告是否存在无单放货行为是争议的焦点。原告手持3票正本提单、售货合同、商业发票及韩国釜山港保税仓库的单证，证明被告未收回正本提单而将货物放行。被告则提供了韩国关税法、关税厅告示，其规定韩国进口的货物应储存在保税库，进口货物通关不需要提单正本及承运人的放货指示，还提供了保税运输申报书，证明其已将货物交给保税库，义务已经完成，放货是韩国主管部门的行为，被告无过错。

该海事法院认为，本案系由涉案提单所证明的海上货物运输合同关系。其中涉及一个重要的法律问题，即承运人的责任期间。依照我国《海商法》和国际航运惯例，被告作为承运人，其风险责任自接收货物签发正本提单始至交付货物收回正本提单止。在承运人接收货物、收回正本提单前，本案提单项下货物属于被告的掌管期间，被告对货物负有谨慎保管、正确交付货物的合同义务。在被告掌管期间货物

如何交付的举证责任应由被告承担，被告如不能举证证明其已正确发行货物交付义务，则被告应承担举证不能的法律后果。本案货物运抵目的港，储存于当地保税仓库，只是运输过程中的一个环节，在未收回正本提单前，被告的合同义务并未完成。被告所举韩国的有关规定，不能成为免除承运人向正本提单持有人交付货物的合同义务。

据此，该海事法院最终判定被告承担无正本提单放货的违约责任。

问题：试评析本案。

达飞公司的要求

达飞贸易进出口公司与美国绿林公司签订了一批大豆进口合同，并准备把货物进口后在本国销售。双方商定，由绿林公司负责订舱，达飞公司到当地银行开立以绿林公司为受益人的，有效期为2006年5月30日的不可撤销信用证，并规定装船期不得迟于2006年5月10日。

2006年4月25日，绿林公司通知达飞公司船已订好，预计5月5日离开美国纽约港，将于5月20日抵达合同指定目的港。但由于天气原因，绿林公司所订的船在5月14日才抵达纽约港，5月15日才能装货离开。船公司在签发提单时，将装船日期倒签为2006年5月10日，这样才能与信用证的装船期相符。2006年5月28日，船抵达合同目的港，但达飞公司根据船舶到达时间，认为承运人有倒签提单行为，于是通知绿林公司表明不能接受倒签提单。由于大豆在达飞公司当地市场价格看跌，达飞公司要求绿林公司赔偿，否则拒绝提货。

但绿林公司否认倒签提单情况，与此同时，该公司于5月29日向银行提交了信用证项目下的全部单据，银行审单后将货款付出，同时划扣了达飞公司账户上的存款。绿林公司取得货款后就停止了与达飞公司的联系。达飞公司只好持副本提单和公司保函办理了付款手续后赎出正本提单，将货物提出。

由于大豆价格在当地市场价格已经大跌，导致该货物损失约200万元，达飞公司向法院提出诉讼，称由于船公司倒签提单的原因，使该公司经济利益遭到损失，要求船方负责赔偿公司支付的海关滞报金和货物仓储费及货物看跌的损失共计250万元。

问题：达飞公司的要求是否合理，为什么？

第 4 章　租船运输业务

【本章要点】

本章主要介绍租船运输的概念、特点和使用；租船运输的经营方式，包括航次租船、定期租船、包运租船、航次期租和光船租船；租船市场及租船经纪人；租船程序，包括询价、报价、还价及反还价、接受订租和签订订租确认书。

引例

1994年1月，中国某进出口公司从某国购买了一批玉米，租用某航运公司的Q轮承运。同年3月，中国公司收到这些货物的两份提单，其首要条款均载明提单的适用《海牙规则》，并受其约束。Q轮是一艘利比里亚籍散装货轮，船级为ABS的A1级。该轮2月12日在V港装载中国公司的玉米，分别装于第一、三舱，14日驶往L港加载其他货物于第四舱，17日开航前往中国。开航前船长收到一份远航建议书，提及在Q轮预定航线上可能遭遇恶劣天气。Q轮在驶往中国途中果然遭遇大风浪。驶抵中国港口后，经有关船检、商检部门对Q轮的货舱及货物进行检验，证实：该轮货舱盖严重锈蚀并有裂缝，舱盖板水密橡胶衬垫老化、损坏、脱开、变质，通风箱损坏。开舱时，发现在裂缝、舱盖边缘、舱盖板接缝下及通风筒下的货物水湿、发霉、发热、结团、变质。中国公司因此对承托运人提起诉讼，认为被告未能确保船舶适航，要求其赔偿货损。该承运人辩称：Q轮船长富有经验，船舶的各种技术证书都在有效期内，整个航次处于ABS的A1级。装货前，大副等船员还对货舱舱盖进行过水密试验，货舱及舱盖板橡胶衬垫处于水密、柔软状态。船舶在开航前和开航当时处于适航状态。货损是由于船舶在航行中遭遇大风暴所致的，根据《海牙规则》，其对此不承担责任。

试问：你对此案作何判断？为什么？

4.1 租船运输概述

4.1.1 租船运输的概念

租船运输(transport by chartering of vessel)是指一种通过以航次、定期等方式租用的船舶承运货物或乘客的运输经营方式。租船货运(carriage of goods by chartering)是租船运输的一种，它是相对于班轮货运而言的另一种船舶货运经营方式。租船货运没有既定的船期表，也没有固定的航线和挂靠港，而是根据货源和货主对货物运输的要求，安排船舶就航的航线和组织货物运输。由于租船运输的船舶具有“漂泊流浪”的特点，所以又称为不定期船运输(tramp shipping)。

根据租船运输中租用船舶方式的不同，租船运输又可以分为航次租船、定期租船(time charter or period charter)、包运租船和航次期租、光船租船这五种主要的方式。

在光船租船的情况下，船舶出租人和船舶承运人订立光船租船合同，该光船租船合同仅具有财产租赁的性质，而不具有货物运输合同的性质。所以，从严格意义上讲，光船租船属于租船范畴，但不属于租船运输范畴。

除光船租船合同外，其他几种租船合同都具有货物运输合同的性质，因此都属于租船运输范畴。

4.1.2 租船运输的特点和作用

租船运输中，船舶的营运是根据船舶出租人和船舶承租人双方签订的租船合同来进行的，通常从事特定货物的运输。船舶出租人提供的是货物运输服务，而船舶承租人则是按合同约定的租金率或运费率及租用船舶的时间或运输货物的数量支付租金或运费。因此，

租船运输与班轮运输相比，具有不同的特点和作用。

1. 租船运输的特点

租船运输与班轮运输相比，具有以下特点。

（1）租船运输是根据租船合同组织运输的，没有事先公布的固定的船期、航线和港口，也没有固定的运费率或租金率，相对班轮运输“四定”的特点来说，这四点有时也被总结为“四不定”。

（2）通常租船运输中货主数量不多，但单个货主出运货物的数量往往很大，租船运输比较适用于大宗货物的运输，如谷物、矿石、煤炭等，与班轮运输这些货物的方式相比，货物单价往往不高。

（3）租船合同订明船舶出租人与船舶承租人双方的责任、义务和权利，租船合同条款是解决争议的依据，船舶营运中有关费用的分担也取决于不同的租船方式，并在租船合同中订明。

（4）由于船货双方实力相当，合同条款的倾向性通常决定于市场供求及谈判双方的业务水平，这与班轮运输下的提单条款不同，班轮运输都是船舶运输经营人单方制定，其托运人只有选择接受或不接受的余地。

（5）由于租船运输中并不涉及众多的货主，所以各国立法对租船运输的管制比对班轮运输的管制要宽松得多，属于专门运输（private carriage）。

2. 租船运输的作用

由于租船运输是根据船舶承租人的需要进行的，所以租船运输可以根据货物运输的需要来安排，其针对性很强。租船运输的货物量占了世界海运货物量的半数以上，为原材料等贸易货物的运输提供了保障。

租船运输中的船舶大多是吨位较大的专用散装船，可以分为液货船、干散货船和兼用船这三种类型。液货船主要有油船、液化汽船、化学品船；干散货船主要有普通散货船、专用散货船；兼用船主要有固体散货和液体散货兼用船，如 Oil/Ore 船。其中普通散货船具有大型化、船速较低等特性。

在租船运输中，船舶装运的货物主要是大宗散货，包括散装液体货物，如原油、成品油、液化气、化学品等；散装固体货物，如铁矿石、煤炭、粮谷、铝矾土、磷灰石等。另外，还装运一些农产品、木材、水泥、化肥、原糖、废钢铁和其他货物。这些货物具有批量大、单位货物价值低、在运输速度和运输规则性上要求不高等共性。

4.2 租船运输的经营方式

根据租船合同，租船的方式可分为五种主要的类型，即航次租船、定期租船、包运租船、航次期租及光船租船。

由于船舶所有人对船舶占有权和支配权的拥有方式不同，所以在各种不同租船运输的经营方式下，船舶所有人在对船舶承租人或货主保证船舶适航责任和对第三者的法律关系等方面的做法是有所不同的。

4.2.1 航次租船

1. 航次租船的概念

航次租船，又称航程租船、程租船或程租，即指船舶所有人租出、承租人租进整艘船舶或部分船舱，在指定的港口之间进行一个航次或几个航次运送约定的货物，并由承租人支付约定数额的运费的租船方式。

2. 航次租船的特点

航次租船具有明显的承揽运输货物的性质，它主要具有以下特点。

（1）船舶所有人负责配备船员，支付船长和船员的工资。

（2）船舶所有人负责船舶的营运管理，并负担燃料费、物料费、修理费、港口费、淡水费等营运费用。

（3）运费根据运送货物的数量及双方商定的费率计收，或采用包干运费（lump-sum freight），即为整船的一个或几个航次支付约定数额的费用。

（4）货物装卸费及其他营运费的承担根据船舶所有人和承租人之间的约定。

（5）租船合同包括装卸时间、并规定滞期费（demurrage）和速遣费（despatch money）的标准及计算方法。

3. 航次租船的形式

（1）单航次租船（single voyage charter）。是指船舶所有人与承租人洽租一个单程航次，将货物从一港运至另一港的租船方式。单航次租船是航次租船的基本形式，也是对运输市场的费率波动最为敏感的租船形式。

（2）往返航次租船（return voyage charter）。是指船舶所有人与承租人洽租一个往返航次，同一艘船舶在完成一个单航次后，紧接着在原卸货港（或其临近港口）装货运回原装货港（或其临近港口）卸货，航次才告终止的租船方式。

（3）连续航次租船（consecutive voyage charter）。连续航次租船包括连续单航次租船（consecutive single voyage charter）和连续往返航次租船（consecutive return voyage charter）两种情况，是船舶所有人与承租人洽租联系完成几个单航次或几个往返航次，同一艘船舶在同方向、同航线上连续完成规定的两个或两个以上的单航次或往返航次运输后，航次租船才告结束的一种租船方式。

连续航次租船可以按每个单航次各订一个租船合同，也可以只订一个包括各个单航次或往返航次的租船合同。

4.2.2 定期租船

1. 定期租船的概念

定期租船又称期租船或期租，是指船舶所有人向承租人提供一艘配备船员的特定的船舶，承租人在合同期内为约定的用途使用船舶，并支付租金的租船方式。定期租船不以完成的航次数为依据，而以约定使用的一段时间，即租期为限。在租期内，承租人可以利用船舶的运载能力来安排运输货物；也可以用租进的船舶从事班轮运输，以补充运力的不

足；还可以在租期内将船舶转租，谋取租进差额的收益。

2. 定期租船的特点

定期租船是一种介于承揽运输和财产租赁之间的租船形式，主要具有以下几个特点。

（1）船舶所有人负责配备船员并支付船长和船员的工资和福利；船长由船舶所有人任命，但船长应听从承租人的指挥，否则承租人有权要求船舶所有人予以撤换。

（2）承租人负责船舶的营运管理并承担船舶的燃料费、港口使用费、货物装卸费、运河通行费等营运相关费用，而船舶所有人承担船舶的折旧费、维修保养费、船用物料费、船舶保险费等固定费用。

（3）租金根据船舶载重吨、租期长短及商定的租金率计收；船舶所有人为规避租期内由于部分费用上涨而导致其盈利减少或亏损的风险，在较长期的定期租船合同中加入“自动递增条款”（Escalation Clause），会在合同规定的费用上涨情况下，按照合同约定的相应比例提高租金。

（4）以约定的使用期限为船舶租期，就是交船至还船（re-delivery）的期限。租期可为几个月、几年或更长的时间，该租期的长短是由船舶所有人和承租人按照实际需要而约定的，而不是以完成航次数的多少来计算的。在租赁期间的船期损失，除特殊原因外，均归承租人负责，所以不规定滞期速遣条款。

（5）在合同中需明确双方在交船、还船时的责任及停租的条款，往往包括交、还船的时间，地点，通知，条件及交、还船时船上所存燃油、淡水的作价转让方法。

从定期租船的特点可以看出，在定期租船中，船舶所有人将船舶交给承租人使用，具有财产租赁的特点；同时，承租人对船舶拥有占有权，负责船舶的营运管理，因而也具有承揽运输的特点。

值得注意的是，在定期租船方式的租期内，承租人可利用租赁的船舶运输自有的货物，一些大型贸易机构或综合企业往往都有大量的稳定货载，在租金水平高低的谈判中有较强实力，能以较低的租金在租船市场上获得所需的运力；承租人也可将租赁的船舶用于班轮运输，还可在租期内将船舶转租，以获取运费收入或取得租金差额。

此外，还有一种与定期租船方式相近的航次期租，也是国际上常常使用的一种期租方式。航次期租方式的特点、费用和风险的划分与定期租船方式基本相同。其不同之处是，在航次期租合同中没有确定的期限，只明确了特定的航次。因而，这是一种以完成航次运输为目的、按航次所需的实际天数和约定的日租金率计算租金的方式。

4.2.3 包运租船

1. 包运租船的概念

包运租船又称运量合同（quantity contract/volume contract），是指船舶所有人按照统一的运费率和条款，以一定的运力，在确定的港口之间，按合同约定的时间、航次周期，每航次以较均等的运量，完成全部货运量的租船运输方式。

2. 包运租船的特点

（1）包运租船合同中不确定船舶的船名及国籍，仅规定船舶的船级、船龄和船舶的技术规范等。

(2) 包运租船约定期限、指定港口、确定总货运量。

(3) 船舶承运的货物主要是运量大的干散货或液体散装货物。

(4) 船舶航次中所产生的延误，则通过合同中的“延滞条款”来处理，通常由承租人承担船舶在港的时间损失。

(5) 运费按船舶实际装运货物的数量及商定的运费率计收。

从上述特点可以看出，包运租船具有连续航次租船业务的特点，但区别是包运租船合同下不指定具体船舶，不约定具体航次及航次数，船舶所有人只需在约定的期限内完成合同规定的货运量即可。因此，这就使船舶所有人在安排和调度船舶方面更具有灵活性。

此外，对于船舶所有人来说，以包运租船方式承运的货物数量大，能保证船舶在较长时间内有稳定的货源，对运费收益有较稳定的保障；对于承租人来说，包运租船不但能在较长的时间内满足货物对运输的需要，而且能在很大程度上摆脱因租船市场行情的变动而受到的影响，不必担心运力的供给问题。

4.2.4 航次期租

1. 航次期租的概念

航次期租又称日租租船(daily charter)，是一种以完成一个航次运输为目的，但租金按完成航次所使用的日数和约定的租金率计算的租船方式。

航次期租是20世纪70年代以来出现的一种租船方式，最先由日本的船舶所有人和货主采用。一方面，船舶在航次期租期间，在锚地等泊及在港装卸作业时间及其他各种风险，都由承租人承担，不涉及航次租船情况下可能产生的滞期费和速遣费的问题，可以使船舶所有人避免因难以预测的情况而使航次时间延长所造成的船期损失，对船舶所有人比较有利；另一方面，它既可以避免期租过程中的风险，如缺少长期、固定的货源等，又可以保护商业机密，由于装、卸港代理人均由租船人指派，故船东基本无法了解该货的详细情况，而且在船舶装载能力许可的条件下，可以尽可能地多装货，以获取更大的利润。由于航次期租对船舶所有人和承租人来说风险都相对减小，因此它得以在国际上发展起来，成为目前租船市场上比较流行的一种租船方式。航次期租往往是在租船人确切掌握某一货源时首先想到的租船方式。

2. 航次期租的特点

航次期租兼具了航次租船和定期租船的一些特点。

(1) 租期的计算以船舶所完成的本航次任务为基础，类似于航次租船，一般是船舶抵达第一装港的引水锚地时起租，直至该船于最后一个卸港卸完货后，并由引航员引至引水锚地，引航员离船为止。

(2) 航次期租下收取的是租金而不是运费，租金按该航次使用的实际时间及日租金率计算。一般为15天预付一期租金，但在较短的航次期租中，往往为10天一期，以便于承租人融资。但对航次期租应作为期租还是程租对待，国际上还存在争议。航行区域、航次长短、装卸次数、能否绕航等都会产生严重的纠纷，最好的解决办法是在航次期租租约中说明该租约应作为期租还是程租对待。

4.2.5 光船租船

1. 光船租船的概念

所谓光船租船又称船壳租船，是指在租期内船舶所有人只提供一艘未配备船员的船舶给承租人，由承租人在一定租期内占有、使用船舶并负责船舶的营运管理，承租人须向船舶所有人支付租金的租船方式。

2. 光船租船的特点

光船租船主要具有以下特点。

(1) 船舶所有人只提供一艘空船，不负责船舶的营运及其费用。

(2) 全部船员由承租人配备并听从承租人的指挥，由承租人负责相关费用。

(3) 承租人负责船舶的经营及营运调度工作，并承担在租期内的时间损失，即承租人不能“停租”。

(4) 承租人负责除船舶的资本费用外的全部固定及变动费用。

(5) 租金按船舶的装载能力、租期及合同中事先商定的租金率计算。

(6) 通常光船租船的租期都较长。

实际上，光船租船并不具有承揽货物、提供运输服务的性质，而是船舶的租赁，它相当于一种财产租赁；在业务上，船舶租赁的租船也有别于租船运输。

在国际上办理光船租船业务时，往往附有一些财政优惠条件，最普遍的是购买选择权租赁条件，即承租人在租期到期时，有购买该船舶的选择权。如果双方当事人同意以这种附带条件办理租船，往往都事先明确到期时的船舶价格，并将船价按租期平均分摊，承租人除了要按期支付租金外，还应该支付这部分平均分摊的船价。这可为没有足够资金投资建造船舶或一次付款购买船舶的承租人通过租船的方式购买船舶，随着船舶所有权的转移使原来的承租人转为船舶所有人。

4.3 租船市场及租船经纪人

4.3.1 租船市场概况

租船是通过租船市场(chartering market)进行的。租船市场是由不定期船供给和需求相结合所形成的航运市场。在租船市场上，船舶所有人是船舶的供给方(supply side)，而承租人则是船舶的需求方(demand side)。

1. 租船市场的作用

(1) 租船市场专门为船舶所有人和承租人提供各种租船业务的机会，通过租船市场，船舶所有人可以寻找合适的货源，货主也可以在众多的船公司中找到合适的船舶所有人。

(2) 世界上各国家、地区的船货供求不平衡，通过租船市场的调节作用，使整个世界的货物贸易量与船舶运力协调，并使整个航运市场达到平衡状态。

(3) 为船东和承租人提供大量的租船市场的信息资料。例如，通过航运报纸杂志、市

场报告等方式发布行情动态及发展趋势。

2. 租船市场的分类

(1) 按船舶类型可以分为干货船市场和液货船市场。干货船市场可分为干散货船市场、杂货船市场、集装箱船市场、滚装船市场、冷藏船市场、特种用途船市场等。液货船市场可分为油船市场、液化气船市场、化学品船市场。

(2) 按租期长短分为短期即期市场和非即期市场。前者主要针对航次租船而言，后者主要针对定期租船、包运租船、连续航次租船和光船租船等。

3. 租船市场的特征

(1) 在即期市场上，不定期船市场是一个自由竞争的市场。即任何一个市场的供给者和任何一个市场的需求者都不能独立控制市场，影响运价水平；在同一时间内，市场上任何具有相似条件的运输交易均以相同或相近的运价水平成交。

(2) 在非即期市场上，市场的完全竞争性大大削弱，特别是长期运输市场已逐渐向买方(承租人或货主)寡头垄断的市场结构转化。

4.3.2 主要租船市场

1. 伦敦租船市场

伦敦租船市场被公认为世界上最大的租船市场，它有一个固定场所供船舶经纪人和租船代理人聚集洽谈业务，这个特殊的场所就是波罗的海商业航运交易所。波罗的海商业航运交易所每年可为英国赚取的纯收入达 3 000 万英镑左右。

波罗的海商业航运交易所于 1985 年开始发布波罗的海干散货运价指数(Baltic freight index，BFI)，该指数是由若干条传统的干散货船航线的运价，按照各自在航运市场上的重要程度和所占比重构成的综合性指数。指数设立的 1 月 4 日为 1 000 点，最初由 13 条航线的程租运价构成，后来调整为 12 条航线，每船货种小到 1.4 万吨化肥，大到 12 万吨煤炭，没有期租航线。1999 年，国际波罗的海综合运费指数(Baltic dry index，BDI)取代了 BFI，该指数是散装原物料的运费指数，被视为航运业的经济指标，它包括了航运业的干散货交易量的转变。BDI 是由波罗的海轻便型指数(Blatic handymax index，BHMI)、波罗的海巴拿马指数(Baltic Panamax index，BPI)和波罗的海海岬型指数(Baltic capesize index，BCI)这三个部分组成的，并由美国、英国、挪威、意大利、日本五国的 20 家大型中介商针对数条重要航线，依其每日运价所编制，是将 BPI、BCI 和 BHMI 指数相加，取平均数，然后乘以一个固定的换算系数 0.998 007 990 得出。此外，由于运费价格的高低会影响到 BDI 指数的涨跌，因此，假设现在的原物料需求增加，表明各国对货轮运输的需求也随之增加，此时，如果运费的涨幅高于油价成本的涨幅，获利就可维持。在这种前提下，BDI 就会上涨，运输股的股价也会上涨；反之，假设现在原物料需求仍然增加，如果因货轮供给的增加而打坏了运费市场，在此情况下，BDI 就会下跌，运输股的股价也会随之下跌，所以，运费高低对航运股获利的影响远超过原物料涨跌的影响。

2. 纽约租船市场

纽约租船市场在第二次世界大战前只是一个地区性市场，第二次世界大战后随着美国

经济的发展，已成为仅次于伦敦租船市场的国际租船市场。与伦敦租船市场不同，它没有专门的场所供船舶经纪人和租船代理人聚集洽谈业务，租船交易的成交是由经纪人通过电话、传真、电子邮件等通信工具和方式进行的。它的主要客户是进出口谷物、铁矿石、煤炭、石油的商人和希腊、挪威等国的船舶所有人。世界上大部分石油租船交易是在纽约市场上成交的，少部分在伦敦市场成交。

此外，纽约是世界上最大的经济中心，贸易繁荣，保险业发达，海事律师事务所、海事仲裁机构、海事诉讼和仲裁法律体系也很健全，这些因素直接或间接地促进了纽约租船市场的发展。

3. 汉堡、鹿特丹、奥斯陆租船市场

汉堡、鹿特丹、奥斯陆租船市场都是地区性市场，以船舶所有人居多。这些船舶所有人大都从事国际货物运输(第三国运输)，所以他们也经常出入于伦敦市场和纽约市场揽取货源。北欧的租船市场是以租赁特殊的高技术船舶为主的租船市场，交易的船舶主要是冷藏船、液化石油汽船、滚装船等。在租船方式上，以长期期租为主。

4. 东京租船市场

东京租船市场也是一个地区性市场，它是日本船舶所有人和货主汇集的地方。由于日本是一个对外依赖性很强的贸易大国，对外贸易的货物除了一部分使用本国的运力外，很大一部分要在国际市场上寻找运力，所以东京租船市场现已成为国际上影响力巨大的货主市场。

5. 香港租船市场

香港租船市场也是以船舶所有人为中心的地区性租船市场，主要进行东南亚的中小型船舶的租船交易和以日本货主和船舶所有人为对象的租船交易。

6. 上海航运交易所

上海航运交易所的基本功能是“规范航运市场交易行为、调节航运市场价格、沟通航运市场信息”。通过其创办的，由交通运输部主管的《航运交易公报》，向社会和会员单位发布国家最新的港航政策法规、独家报道，发布最新报备运价、全球三大航运指数及每周行情与评析。上海航运交易所为会员单位提供“一关三检”配套服务。上海海关在上海航运交易所设置了办事处，凡由上海所有口岸出口货物均可在上海航运交易所海关一次性办理接单、审单、税收和放行等手续。与此相对应，上海进出口商品检验局、动植物检、卫检、港监和银行也在上海航运交易所设点，集中办理出口货物法定检验等工作。申请加入上海航运交易所的中外会员正在不断增加。它将在构建上海国际航运中心的过程中发挥越来越大的作用。

1998 年 4 月 13 日，上海航运交易所首次发布了中国出口集装箱运价指数(China containerized freight index，CCFI)，该指数是继 BFI 之后的世界第二大运价指数，被 UNCTAD 海运年报作为权威数据引用，它客观反映了集装箱市场状况，成为世界了解中国航运市场的重要指标，为各大航贸企业日常经营决策提供了有力依据。该指数由上海航运交易所每周五编制，以 1998 年 1 月 1 日为基期，基期指数 1 000 点，发布中国出口集装箱综合运价指数及 11 条分航线指数。

此外，2009 年 10 月 16 日，上海航运交易所也正式对外发布新版上海出口集装箱运价

指数(Shanghai containerized freight index, SCFI)，取代了2005年12月7日起发布的原SCFI。新版SCFI是反映上海出口集装箱即期运输市场运价变化的指数，包括15条分航线市场运价(指数)和综合指数，其综合指数以2009年10月16日为基期，基期指数为1 000点。

4.3.3　租船经纪人

租船合同通常根据合同法规定的要约和承诺的一般规则签订。实践中，大部分租船合同都是由租船经纪人(chartering broker)代为办理并签约的。租船经纪人是在租船业务中代表船舶所有人或承租人磋商租船业务的人。租船经纪人掌握着有关航运市场供需情况的信息，了解租船市场的行情的变动并具有租船专业知识和丰富的经验。由他们代办租船交易，可以比较及时地以比较合理的条件满足船舶所有人和承租人双方的需要，同时还可以避免许多事务上的烦琐手续，促使租船交易顺利达成。因此，国际上使用租船经纪人洽谈租船业务的做法已十分普遍。

租船经纪人可以接受船舶所有人的委托，也可以接受承租人的委托，或者同时接受双方的委托。例如，由船舶所有人和承租人分别指定租船经纪人进行洽谈，则由代表各自委托方的经纪人就租船所涉及的基本条件进行洽谈，达成一致意见并在船舶所有人和承租人同意接受后，由双方经纪人在商定的租船合同上代表委托方(经委托方事先授权)在合同上签字。在船舶所有人和承租人共同指定同一租船经纪人进行洽谈的情况下，双方当事人往往在现场当面洽谈，并决定交易的成交与否。这时，租船经纪人利用自己掌握的知识和信息，对双方当事人共同商定各项条件及合同条款进行指导，尽可能促成交易的顺利达成。

租船经纪人在租船交易的达成中提供专业的协助，如代办租船交易的谈判和签订租船合同，并对他在租船交易中提供的服务，按交易量(租金或运费)的一定比例以佣金(commission)或经纪人佣金(brokerage)的形式向船舶所有人收取一定的报酬。航次租船中，通常佣金为租金的1.25%，无论是由船舶所有人委托的还是由承租人委托的租船经纪人，在谈判成功并签订合同后，通常都向船舶所有人收取佣金。如双方各委托一个租船经纪人，船舶所有人就要支付双份的佣金。对此，承租人和船舶所有人都必须加以考虑。从表面上看，佣金是成交后由船舶所有人支付的，但实际上船舶所有人会通过提高租金将这项支出转嫁到承租人身上。因此，实践中很多情况是双方共同委托一个租船经纪人。

一般情况下，租船经纪人为某项租船业务签订了合同，就可以获得佣金。但实践中会发生所签订的租船合同因某些原因而被解除的情况，在这种情况下，租船经经纪人是否仍可以如数获得佣金，应视租船合同中的佣金条款的具体规定而定。

4.4　租船程序

一项租船交易的达成与国际贸易的商品交易一样，也有询价(inquiry)、报价、还价(counter offer)及反还价(recounter offer)、接受订租(acceptance)和签订订租确认书(Fixture Note)等环节。从发出询价到签订租船合同的租船业务全过程称为租船程序(chartering procedure or chartering process)。在租船市场上，由需求船舶的租船人和提供船舶运力的船东通过租船经纪人互通情况，进行谈判，最后成交并签订合同，主要通过电话、传

真或电子邮件等现代通信方式进行。租船程序如图 4.1 所示。

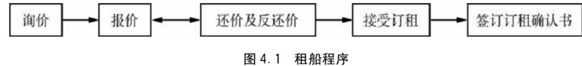


图 4.1　租船程序

4.4.1　询价

询价又称询盘(quote)，是指由承租人以期望的条件通过租船经纪人在租船市场上要求租用船舶的行为。承租人询价的目的是为货物寻找合适的船舶。航次租船下承租人询价的期望条件的内容一般包括需要承运的货物种类、数量、包装、装货港和卸货港、受载期、装卸率、滞期费和速遣费、佣金，以及船东是否负责装卸的报价条件；定期租船下询价的期望条件的内容一般包括船舶类型、载重吨、船龄、吊杆船具、租期、交船和还船的地点、交船期、航行范围、佣金等。

询价也可以由船舶所有人为船舶寻找合适的货载通过船舶经纪人向租船市场发出。其主要内容一般包括船舶类型、船名、国籍、载重吨、散装和包装舱容、船舶供租的位置和时间及出租方式等。

询价可以向船舶经纪人或租船代理人发出，也可以直接向船舶所有人或承租人发出。询价阶段通常不进行具体的租船业务洽谈，主要目的是搜集运输市场对询价内容的反映。由此，询价分为一般询价(general inquiry)和特别询价(special inquiry)。一般询价是为了了解市场情况，当对方发出询价时得到更多的报价，从而获得最佳选择。特别询价是选定一个合适对象进行具体洽谈，不向市场公开。

4.4.2　报价

报价又称发盘(Offer)或发价，是指当船舶所有人从船舶经纪人那里得到承租人的询价后，经过成本估算，或者比较其他的询价条件，确定对自己有利的条件后，通过租船经纪人向承租人提出自己所能提供的船舶情况和提供的条件的行为。如果询价是由船舶所有人提出的，则报价由承租人提出。

报价的内容比询价更详细，包括租船业务的主要条件，也构成了租船合同的基础内容。报价的内容只包括主要的可变项目。因为租船合同条款多达几十条，不可能在报价中列出很多的条款。报价的主要内容，除对询价的内容做出答复和提出要求外，最主要的是关于租金水平或运价水平和选定的租船合同范本及对范本条款的修订、补充条款。这些主要内容包括：对船舶技术规范和船舶状况的要求；租船洽谈的方式及期限；受载期及解约日(cancelling date)；装卸时间和装卸费用；滞期和速遣条件；运费、租金及支付条件；货物种类、数量、要求的包装形式；装货港、卸货港及航线；交还船地点、航行范围；采用的租船合同范本及要增添或删除的条款。

报价分为硬性报价和条件报价。硬性报价，即实盘，是指报价条件不可改变的报价，常附有有效期限，询价人必须在有效期内对报价人的报价做出接收订租的答复才能有效，否则即告失效。这种报价对出租人也有约束，即有效期内船舶所有人不得向其他承租人报价，也不得撤销或更改已报出的报价条件。由于缺乏灵活性，实践中比较少见。条件报

价，即虚盘，是指可以改变报价条件的报价，报价人可以与询价人反复磋商、修改报价条件。这种报价的有效性必须以满足某种条件为前提，常见的条件有船未出租、货未订妥船、发货人接受船舶的受载期等。

4.4.3　还价及反还价

还价又称还盘，是指在条件报价的情况下承租人与船舶所有人之间对报价条件中不能接收的条件提出修改或增删的内容，或提出自己的条件。还价时需要审查对方报价的内容，确定可以接受和需要修改、补充或删除或需要明确的地方。还价可以看做新的询价的开始，当船舶所有人接到承租人的还价，需要在规定的有效时间内对是否同意还价条件做出答复，或再次做出新的报价，这种对还价条件做出答复或再次做出新的报价的行为叫做反还价或再还盘。在一笔租船交易中，还价和反还价需要反复多次。

在经过几次还价与反还价后，如果双方对租船合同主要条款的意见趋于一致，船舶所有人可以报实盘，承租人对此实盘再决定是否成交。报实盘时，船舶所有人要列举合同中的必要条款，对双方已经同意的条款加以明确，并对尚未最后敲定的条款加以确定。实盘中通常规定了有效期限，承租人必须在有效期内对是否接收实盘做出答复，船舶所有人不得在有效期内撤销或修改所报实盘，也不能同时向第三方报实盘。

4.4.4　接受订租

接受订租又称受盘，当承租人接收船舶所有人所报实盘并在有效期内对实盘所列条件明确表示承诺或对实盘中尚待敲定的事项加以确认，除双方另有约定外，租船合同即告成立。

最后一次还价的全部内容被接受，则是租船业务成交的标志，各种洽租条件对双方都具有法律约束力。

4.4.5　签订订租确认书

根据国际上通常的做法，接受订租后，船舶所有人应根据双方约定的主要条件，编制订租确认书，由双方当事人签署订租确认书。

订租确认书无统一的格式，但其内容应详细地列出船舶所有人和承租人承诺的主要条款。以航次租船为例，一般应包括以下内容。

（1）订租确认书制定日期。

（2）船名(注明可否代替)。

（3）双方当事人名称及详细地址。

（4）货物名称及数量。

（5）装货港名称及装船期。

（6）卸货港(或泊位)名称。

（7）受载期和解约日。

（8）装卸条款(注明由谁承担装卸费)。

（9）滞期费率和速遣费率。

(10) 运费率和租金率。

(11) 运费计价币种及支付方式。

(12) 各方应承担的有关税收。

(13) 亏舱费的计算。

(14) 所采用的租船合同标准格式的名称。

(15) 其他特殊约定的事项。

(16) 双方当事人或其代表的签署。

订租确认书根据订约双方的需要有不同的内容，经常使用的订租确认书的主要内容和形式见表 4-1。

表 4-1 航次租船合同确认书

航次租船合同确认书(2000 年标准格式)

Fixture Note of Voyage Charter Party(2000 Standard Form)

________年________月________日

出租人：

(地址：________ 传真：________ 电话：________)

与承租人：

(地址：________传真：________ 电话：________)

双方同意按下列条款和条件履行本确认书。

第一条 承运船舶的规范：

船名：________船旗国：________建造时间：________

船级：________登记船东：________

总吨/净吨/载重吨：________/________/________吨 夏季干舷：________米

总长/型宽：________米/________米 散装舱容/包装舱容：________立方米/________立方米

舱/舱口：________/________ 吊杆：________ 二层甲板：________

[可根据需要增加项目] ____

____

第二条 货物和数量：[使用√标明选择(A)或(B)]

[ ] (A)________公吨________[袋装或散装] 货物________________，增加或减少________%，由________[出租人或承租人] 选择。

[ ] (B)________立方米货物________，增加或减少________%，由________ [承租人或出租人] 选择。

第三条 受载期：

________年________月________日/________年________月________日。

第四条 装货/卸货港：[使用√标明选择(A)或(B)]

[ ] (A) 在________/________的________个安全港口。

[ ] (B) 在________港/________港的________个安全泊位。

第五条 装货/卸货率：[使用√标明选择(A)或(B)或(C)]

[ ] (A) 每晴天工作日________公吨/________公吨，星期日、节假日除外，除非已经使用(PWWD SHEX UU)。

[ ] (B) 每晴天工作日________公吨/________公吨，星期日、节假日除外，即使已经使用(PWWD SHEX EIU)。

[ ] (C) 在________________ [装货港或卸货港] 按港口习惯快速装/卸货(CQD)。

第六条 装卸时间的计算：[使用√标明选择(A)或(B)]

[ ] (A) 装货时间与卸货时间分别计算。

[ ] (B) 装货时间与卸货时间合并计算。

续表

第七条 运费率：[使用√标明选择(A)或(B)或(C)或(D)] [ ](A) 包干运费________，出租人不负担装卸、堆舱及平舱费。 [ ](B) 每________ [净或毛] 公吨________，出租人不负担装卸、堆舱及平舱费。 [ ](C) 每________ [净或毛] 公吨________，出租人不负担装货费，卸货费按班轮条件。 [ ](D) 每________ [净或毛] 立方米________，出租人不负担装卸、堆舱及平舱费。 第八条 运费的支付：[使用√标明选择(A)或(B)或(C)] [ ](A) 运费应于装货结束后________个银行工作日内支付。 [ ](B) 运费应于装货结束后________个银行工作日内支付，但至迟应在开舱卸货以前。 按照以上(A)或(B)已收取或应收取的运费，在货物装上船后为出租人所赚取；不论船舶/货物灭失与否，承租人必须支付，无需返还，不得扣减。 [ ](C) 运费应于卸货结束后________个银行工作日内支付。 第九条 滞期费/速遣费： 滞期费/速遣费为每天________/________，不足一天按比例计算，于卸货结束后________天内结算，但出租人如有留置货物的权利，不受本条规定的影响。 第十条 税费/规费/费用： 船舶/运费的税费/规费/费用由出租人负担，不论其计算方法如何。货物的税费/规费/费用由承租人负担，不论其计算方法如何。 第十一条 代理：[使用√标明选择(A)或(B)] [ ](A) 装卸港均为出租人的代理。 [ ](B) 装货港为出租人的代理，卸货港为承租人的代理。 第十二条 佣金：[使用√标明选择(A)或(B)] [ ](A) 运费、亏舱费和滞期费的佣金包括洽租佣金合计________%。 [ ](B) 运费、亏舱费和滞期费佣金合计________%，另加________%付给________。 第十三条 法律和仲裁： 本确认书适用中国法律并根据中国法律解释，自签订之日起租船合同成立。本确认书产生的或与本确认书有关的任何争议均应提交中国海事仲裁委员会在北京仲裁。仲裁裁决是终局的，对当事人均有约束力。 第十四条 金康租船合同：[使用√标明选择(A)或(B)] [ ](A) 其他条款和条件按 1994 年金康租船合同，但第 2 条除外。 [ ](B) 其他条款和条件按 1976 年金康租船合同，但第________条除外。 第十五条 特别条款： 出租人签字　　　　　　　　　　　　　　　　承租人签字 ××年××月××日　　　　　　　　　　　　　　××年××月××日

通常情况下，船舶所有人接收订租，且双方签署了订租确认书后，租船合同即告成立。但有时会出现接受订租时，双方当事人只就主要条款或大部分条款达成一致意见，而某些细节问题还需要进一步商定，此时，尽管双方签署了订租确认书，但只要对这些细节或个别条款未能达成一致，合同就不能生效。在这种情况下，订租确认书中应列明附条件的条款。在租船实务中，最常见的一种表述是“细节另订”(subject to details)，表明双方虽然签署了订租确认书，并就基本条件达成一致意见，但该确认书尚不能合法地约束当事双方，直至双方已就全部细节达成一致意见。

在商定细节后，再次签署订租确认书，并在确认书上表明“船舶所有人全部接受承租人上一次还价内容，并在此确认另订细节的订租确认书”(owners accept charterer's last in full and confirm hereby the fixture subject to details)或表明“承租人再次确认另订细节

的订租书”(charterers reconfirm the fixture subject to details)。被确认的细节内容对合同双方具有约束力。此外，如果双方当事人虽未就细节问题进行磋商，但已经采取实际行动，促使未商定的细节条件成立，则订租确认书仍对合同双方产生约束力。订租确认书经双方当事人签署后，各保存一份备查。

在双方当事人签订了订租确认书后，应由船舶所有人按照已达成的协议内容编制正式的租船合同，通过租船经纪人送交承租人。承租人接到租船合同后应仔细审核是否与原协议内容相符，如有不符之处，应及时提出异议，并知道哪个补充条款要求船舶所有人修改；如对租船合同没有异议，即可签署。

在实践中，为了简化一些小的租船交易程序，在签订订租确认书后不再编制正式的租船合同，双方签署的订租确认书实质上就是一份简式租船合同。但是一些大的货主出于谨慎，会在签署订租确认书后要求船舶所有人编制正式的租船合同。

以上是租船合同订立的一般程序，实践中根据具体情况，会增加或减少其中的一个或几个程序。为了简化订立租船合同手续，节省费用，同时为了维护自己的利益，在国际租船市场上，一些航运垄断集团、大的船公司或大的货主，都制定了供租船双方选用，作为商定合同条款基础的租船合同范本。

本章小结

本章介绍了租船运输的基本概念和经营方式。租船运输区别于班轮运输，它包括定期租船、航次租船、航次期租、包运租船及光船租船等方式。租船运输面对的是世界的租船市场，租船运输服务的对象是特定的货主或船公司。租船运输一般都是委托人通过船东代理或租船人代理在租船市场上完成租船交易的磋商，实际的船东(船公司或海运实际承运人)与实际的租船人(货主或发货人)事实上是很少直接进行磋商的。租船运输的磋商过程与一般的商务磋商过程是一样的，都要遵循一定的磋商程序，即要经过询价—报价—还价—接受订租—签订订租确认书五个环节。



思考题

1. 简述租船运输的特点。
2. 简述租船运输的经营方式及特点。
3. 简述租船市场的作用及主要租船市场。
4. 简述租船经纪人的概念。
5. 简述租船的一般程序。



案例分析

定期租船合同案例

2007年1月，原告通过案外人委托被告洋浦中良海运有限公司(以下简称洋浦中良)承运一批废不锈钢。洋浦中良于2007年1月13日签发了四份集装箱货物运单。该批废不锈钢由生松1号第0702N航次承运。

2007年1月18日23时3分，生松1号轮与粤顺轮在上海港54号灯浮下游出口航道水域发生碰撞，导致生松1号轮及所载集装箱全部沉没、粤顺轮船艏破损。经上海吴淞海事处调查认定：生松1号轮对此次事故承担主要责任；粤顺轮对此次事故承担次要责任。

事故发生时，生松1号轮登记的船舶所有人为被告泰州市生松船务有限公司(以下简称泰州生松)。事故发生后，泰州生松已就生松1号轮与粤顺轮碰撞事故在上海海事法院设立了海事赔偿责任限制基金，基金数额为人民币3 353 697.91元。

洋浦中良自2005年10月起即与泰州生松就生松1号轮订立定期租船合同，此后洋浦中良一直租用该轮至2007年1月涉案事故发生时。庭审中，洋浦中良和泰州生松对上述租赁事实均予确认。

洋浦中良于2007年12月18日向上海海事法院提出书面申请，请求作为生松1号轮的承租人就本次事故所需对外承担的债务享受海事赔偿责任限制，并将之纳入泰州生松已设立的限制基金中进行分配。

上海海事法院认为：根据已经查明的事实，洋浦中良与泰州生松订有期租合同，系生松1号轮的定期租船人。依据《海商法》第204条第2款的规定，可以限制赔偿责任的船舶所有人包括了船舶承租人和船舶经营人。因定期租船人属于船舶承租人中的一种，故洋浦中良与船舶所有人泰州生松一样有权就本次海事事故享受责任限制。遂判决洋浦中良有权就生松1号轮于2007年1月18日发生的海事事故享受责任限制。

问题：在洋浦中良与泰州生松的期租船合同案中，洋浦中良究竟是否享有责任限制权利?

第 5 章　租船运输合同

【本章要点】

本章主要介绍租船合同的概念、种类及性质、标准格式；杂货航次租船合同的当事人、船舶概况及动态、受载期与解约日等主要内容；定期租船合同的船舶概况、租期、交船与还船等主要内容；光船租船合同的交船、船舶检验与检查、维修和保养等主要内容。

引例

船务公司与船代公司签订航次运输合同，约定由船务公司调派新华油3轮为船代公司运输1 700吨汽油自天津至东莞，运费包船30万元。合同第8条“特约事项”第4款还约定：船舶自抵装货港锚地起第四天(除不可抗力因素导致的延误外)仍然不能装货，出租人可以认为承租人缺乏货源而放空，出租人可终止本合同，进行其他的运输业务，承租人应赔偿出租人本航次放空造成的经济损失，赔偿额为本航次总运费的50%。

同日，船代公司与石化公司也签订了一份航次运输合同，除将出租人和承租人换成了船代公司和石化公司及卸货港协商更改为广州黄埔港外，其余内容与前述航次运输合同完全一致。三天后，船代公司致函船务公司，称：由于货方临时终止合同，不得不通知终止与船务公司之间的航次运输合同，为减少损失，其将积极寻找其他货源，船务公司也可自行安排其他货源。

船务公司向宁波海事法院起诉，要求船代公司赔偿货物落空违约金15万元。审理中，船务公司以违约系石化公司造成为由，经船务公司同意后，申请追加石化公司为共同被告。

试问：根据租船合同知识分析宁波海事法院该怎样审理才合理?

5.1 租船合同概述

5.1.1 租船合同的概念

租船合同(charter party，C/P)，又称租约，是承租人以一定的条件向船舶所有人租用一定的船舶或舱位用以运输货物，并就相互间的权利和义务做出明确规定的协议。租船合同是日后进行运输时，双方当事人承担责任或行使权利的依据。一项租船交易的达成是通过承租人和船舶所有人签订租船合同实现的。

charter party一词来源于拉丁语中的“carta partia”一词，它是只有一页纸的一份书面文件，通过骑缝将该单证分成两个内容完全相同的部分，双方当事人各执一份，当他们手中各执一份骑缝相对时，构成一张完整无缺的文件。后来这个词逐渐演变成这种特定的航运文件，即特指租船合同。

5.1.2 租船合同的种类及性质

根据租船方式，租船合同分为定期租船合同(time charter party)、航次租船合同(voyage charter party)、包运租船合同、航次期租合同和光船租赁合同。值得注意的是，在中国《海商法》中，将航次租船合同列入第四章“海上货物运输合同”，而定期租船合同则与光船租赁合同列入第六章“船舶租用合同”，这样划分的原因在于对这三种合同的性质存在不同的理解和解释。

1. 航次租船合同

根据我国《海商法》第92条，航次租船合同是指船舶出租人向承租人提供船舶或者船舶的部分舱位，装运约定的货物，从一港运至另一港，由承租人支付约定运费的合同。航次租船合同应当书面订立，电报、电传和传真具有书面效力。

航次租船合同下，船舶所有人负责船长、船员的雇用和配备，并负责船舶的营运调度，从而拥有用人权并占有和控制船舶，并且向承租人收取的是运费，而非租金。因此，航次租船合同的法律性质是海上货物运输合同。

2. 定期租船合同

根据我国《海商法》第 129 条，定期租船合同是指船舶出租人向承租人提供约定的由出租人配备船员的船舶，由承租人在约定的期间内按照约定的用途使用，并支付租金的合同。定期租船合同应当书面订立。

在学术界，关于定期租船合同的性质尚存在着争议，有两种主要观点。一种观点认为由于订立定期租船合同的主要目的是为了海上货物或乘客的运输，因此定期租船合同应属于海上货物运输合同。另一种观点认为由于在租期内，承租人拥有在约定的航行区域内使用船舶运输货物或乘客的权利，因此定期租船合同应属于财产租赁合同。

《中华人民共和国合同法》（以下简称《合同法》）第 212 条将租赁合同（Contract of Lease）定义为“出租人（leaser）将租赁物交付承租人使用、收益，承租人支付租金的合同。”中国《合同法》第 225 条又规定“在租赁期间因占有、使用租赁物获得的收益，归承租人所有，但当事人另有约定的除外。”财产租赁合同的主要特征是租赁财产的占有权从出租人转移到承租人。根据这个标准，定期租船合同在性质上不属于租赁合同，因为在租期内，船舶所有人通过控制雇用的船长和船员仍然占有船舶。另外，又很难把期租合同归为运输合同，因为在运输合同下发货人向承运人支付的是运费，而期租合同下承租人向船舶所有人支付租金。

可以这样认为，定期租船合同具有财产租赁合同的性质，如承租人在租期内使用船舶。此外，定期租船合同订立的基本目的是海上运输货物或乘客，这与海上货物运输合同有相似之处。然而，尽管定期租船合同下，承租人多数情况是将船舶租赁过来从事货物运输，从而达到收益并获利的目的，期租合同的内容相对更多地表现了财产租赁合同的特点。因此，我国《海商法》把它与光船租赁合同放在“船舶租用合同”一章。

3. 光船租船合同

光船租船合同分为光船租赁合同和光船租购合同。

我国《海商法》第 144 条对光船租赁合同的定义为：“指船舶出租人向承租人提供不配备船员的船舶，在约定的期间内由承租人占有、使用和营运，并向出租人支付租金的合同。”由于光船租赁合同情况下，船舶的占有、使用、收益权都转移给承租人，只有船舶的处分权和部分收益权尚保留在出租人手中，所以，光船租赁合同性质上并不属于海上货物运输合同，而属于财产租赁合同。

光船租购合同是指船东向承租人提供不配备船员的船舶，在约定的期间内由承租人占有、使用和营运，并在约定期间届满时将船舶所有权转移给承租人，而由承租人支付租购费的合同。这种合同类似于融资租赁合同。

5.1.3 租船合同标准格式

1. 概念

租船合同标准格式（standard forms of charter parties），又称租船合同范本，是指由各

航运组织制定或采用的在租船交易中经常使用的合同格式。

制定或采用这些格式的最重要的航运组织是波罗的海国际航运公会(Baltic and International Maritime Council，BIMCO)，它是一个民间的船东组织，总部设在丹麦的哥本哈根，它的文件委员会(Documentary Committee)制定了各种租船合同格式并在航运市场上被广泛地使用。另一个重要的组织是美国的船舶经纪人和代理人联合会[Association of Ship Broker and Agents(USA)，ASBA]，它制定了著名的定期租船合同格式NYPE'93。

在实践和学术意义上，租船合同的标准格式在租船交易中都起着不可缺少的作用。对租船合同的研究必须建立在研究这些标准格式的基础上。这些标准格式的作用可以总结为两点：一是加快租船合同的订立；二是节省订立租船合同而发生的费用。在实践中，一份租船合同的订立通常是在一份选择并商定的标准格式基础上补充、修改或删减一些条款，并订立附加条款(Rider Clause)的。

2. 主要的标准格式

1）杂货租船合同标准格式

在航次租船合同方面，最常用的标准格式是"统一杂货租船合同"(uniform general charter)，即"金康"(GENCON)。这个格式是20世纪20年代为适应当时国际贸易急速发展，货物种类大量增加的需要由BIMCO制定的，并于1922年、1976年、1994年做过几次修订，它是一个不分货种和航线，适用范围比较广泛的航次租船合同的标准格式。1994年的修订在合同条款上做了较大的修订，将原来的17条款，增列为19项。当前航次租船市场主要采用的标准格式就是金康'94。

其他用于干货船的航次租船合同的标准格式有"标准铁矿石租船合同"(standard ore charter party)由BIMCO于1980年制定；"普尔煤炭航次租船合同"(coal voyage charter)，简称"普尔"(POLCOALVOY)，也是由BIMCO于1971年制定，并在1976年和1997年做过修订的用于煤炭航次租船合同的合同标准格式；"澳大利亚小麦租船合同"(Australian wheat charter)，简称"AUSTWHEAT"，由BIMCO于1990年推荐使用并在1991年做过修订，主要用于在澳大利亚出口小麦的航次租船；"北美鬼屋航次租船合同"(North American grain charter party)，简称"NORGRAIN"，由北美粮食出口协会和BIMCO和英国航运公会及船舶经纪人和代理人全国联盟于1973年制定并在1989年做过修订，是内容较新而且全面的谷物航次租船合同的标准格式，专用于美国和加拿大出口谷物的航次租船。

此外，用于液体活物运输的航次租船合同的标准格式主要有：ASBA于1977年制定的油船航次租船合同，简称"ASBATANKVOY 1977"；BIMCO、ASBA和日本海运集会联合采用的油船航次租船合同，简称"INTERTANKVOY 1976"；BIMCO为运输除天然液化气以外的其他气体而制定的航次租船合同的标准格式，简称"GASVOY 1972"；以及BIMCO制定的"化学品船航次租船合同"(for transportation of chemicals in tank vessels)，简称"BIMOHEMVOY"。

2）定期租船合同标准格式

在定期租船合同方面，两个采用最广泛的标准格式：一种是"定期租船合同"，简称"NYPE"或"土产格式"，是由纽约土产交易所(New York Produce Exchange，NYPE)于1913年制定的定期租船合同的标准格式，并于1913年、1921年、1931年和1946年修正，

然后由 ASBA 在 1981 年和 1993 年修订。现行使用的 NYPE’93 得到 BIMCO 和 ASBA 的推荐，它的内容比较全面，而且一般认为它的规定比较公平，因此得到较广泛的使用。另外一种是“统一定期租船合同”（uniform time charter），简称“波尔的姆”（baltime），是由 BIMCO 于 1909 年制定，并由英国航运公会承认的标准定期租船合同格式。从 1909 年制定以来，经过数次修订，现行使用较多的是 1974 年修订的格式。

用于其他方面的定期租船合同标准格式有：BIMCO 于 1984 年制定的“统一散装化学品定期租船合同（uniform time chater for vessels carrying chemicals in bulk）”，简称“BIMCHEMTIME”；于 1990 年制定的“统一集装箱船定期租船合同（uniform time charter for container vessels）”，简称“BOXTIME”。

3）光船租船合同标准格式

在光船租船合同方面，两个采用最广泛的标准格式：一是 2001 年由波罗的海国际航运公会制定的光船租船 A 式合同，简称为“BARECON A，2001”；二是 2001 年由波罗的海国际航运公会制定的光船租船 B 式合同，简称为“BARECON B，2001”，这是专门用于抵押贷款新造船舶的光船租船合同的标准形式。

5.2 杂货航次租船合同

在杂货航次租船合同方面，最常用的标准格式是“统一杂货租船合同”。目前租船市场上使用较多的是 1994 年的金康合同，即 GENCON’94。由于金康合同侧重于船舶所有人的利益，因此，承租人在选用金康’94 签订航次租船合同时，为了维护自己的利益，有必要了解各条款的内容，决定增删取舍，或者另行增设附加条款，以减少对己方的不利。

5.2.1 合同当事人

船舶所有人和承租人作为航次租船合同的当事人，对租船合同的履行承担严格或绝对的责任。因此，租船合同中须确立当事人，列明船舶所有人和承租人的名称、住址或主要营业所住址。如果文字记载与图章不一致，以图章上的名称和地址为准。此外，如出租人不是船舶所有人，应注明是二船东（disponent owners）。签订租船合同前，了解当事人另一方的资信十分重要。

代理人代表当事人双方签署租船合同时，须用适当的措辞，如“as agent of”，“on account of”，“on behalf of”，“for”等表明自己是以代理人的身份签署合同，否则，一些案例会视其为合同当事人的一方，须对合同的履行承担责任。即使签署合同时已明确了自己是以代理人的身份签署合同的，合同中仍应列明船舶所有人和承租人的名称、住址或主要营业所地址。

5.2.2 船舶概况

1. 船名

在航次租船合同中，对于确定一艘从事运输的具体船舶，有以下几种方式供当事人选择。

（1）指定船舶，即在航次租船合同中明确记载某一具体船舶的名称，如写明：M/V ×××。船舶被指定后，船舶所有人不能事后更改，以其他船舶代替，这是船舶所有人的一项合同义务，否则被认为是船舶所有人的违约行为。对此，承租人有权解除合同并要求船舶所有人赔偿可能产生的一切损失。如果指定船舶后该船全损，无法完成运输任务，租船合同自动解除，双方当事人都不承担责任，船舶所有人也没有义务为承租人提供指定船舶以外的船舶，除非双方在合同中另有约定。

（2）代替船舶，即在租船合同中写明："M/V ××× or substitute at owner's option"。在实际业务中，为避免船舶发生意外事故导致合同的解除，或者在签订租船合同时，船舶所有人还不能预料在调配船舶方面可能发生变化的情况，因此船舶所有人常在航次租船合同中关于船名的指定上使用"代替船条款"（Substitute Clause）。该条款有利于船舶所有人，当原指定船舶不能履行航次运输任务时，船舶所有人可以改派另一船舶代替原指定船舶完成原定的运输任务，船舶所有人也有权根据对自己有利的实际情况决定是否指派其他船舶。但是，船舶所有人选用的代替船舶的船型、船级、载重吨等船舶条件必须与原指定的船舶条件相符。否则承租人可拒绝接受该代替船舶，并可根据具体情况取消合同。

此外，如船舶所有人决定指派代替船舶，应事先在一个合理的时间内将代替船舶的船名通知承租人，而且代替船舶一经指定，船舶所有人就不能再进行更改。此时同第一种方式一样，即使船舶灭失或全损，船舶所有人也不再有另行指派其他代替船舶的义务。

（3）船舶待指定（vessel to be nominated）。双方当事人须事先在合同中明确规定待指定船舶的具体条件、性质及技术规范，并在开始履行航次租船合同前的适当时间，由船舶所有人确定具体船舶，并将船名通知承租人。如船舶所有人指定的船舶不符合规定的要求，承租人有权拒绝接受该船舶，并可要求解除合同和要求赔偿损失。

2. 船舶登记吨位

船舶登记吨位包括总吨位（gross tonnage，GT）和净吨位（net tonnage，NT），它是计算港口使费和运河通行费的主要依据。在航次租船下，港口使费由船舶所有人承担，因此船舶登记吨位在船舶概况（description of vessel）的详述中对承租人作用不是很大。

3. 船舶载重吨

载重吨（deadweight tonnage，DWT），又称载货能力（deadweight capacity），是指船舶实际可以装载货物的最大重量，不包括燃料、物料、备品、淡水等的重量。对于积载因数较大的货物，载重量就变得没有意义了，因此实际能装载货物的数量是根据船舶的包装舱容（bale capacity）或散装舱容（grain capacity）确定的。由于在签订航次租船合同时，船舶所有人难以估计航次中所需的燃料、物料、备品、淡水等的消耗量，所以难以定出该航次实际可以装载货物的数量。因此，航次租船合同中通常在船舶装载货物数量方面用大约（about）一词，或说明可增减的百分比，这个百分比一般定在5%左右。

事实上，影响船舶的载货能力既有船舶方面的因素，也有货物方面的因素。承租人有责任提供满载货物或装载约定的货物数量，而船舶所有人有责任装载这些货物。要使船舶能够装载约定数量的货物，需要船货双方的相互配合。

5.2.3 船舶动态

船舶动态(present position)，又称船舶位置，是指签订航次租船合同时船舶所处的位置和状况。船舶的现在动态直接影响船舶能否如期到达装货港装货，承租人也要按照船舶所有人提供的有关船舶位置和状况的说明，做好备货和安排货物装船出运的准备工作。因此，合同中必须正确记载船舶动态。船舶实际所处的位置应用经纬度表示，但实践中船舶所有人为了避免麻烦，可用以下几种方式说明："now trading"，"now under repair"，"now trading and expected ready to load at ××× port at ××× (date)"。

船舶动态是航次租船合同的条件条款之一。如果船舶所有人错误申报，船舶一旦发生延误，不能在合同规定的期限内抵达装货港装货，无论是故意行为还是过失，都构成船舶所有人的违约，对此，承租人可以要求赔偿损失甚至解除合同。

5.2.4 受载期与解约日

受载期(laydays)是船舶预计做好装货准备的日期(expected ready to load)，指航次租船合同中指定的船舶到达指定的装货港或承租人通过"宣港"(declaration of port)最后选定的装货港，并做好装货准备可接受货物装船的期限。它一般是一个期限，而不是某个具体的日期。通常有以下几种填写方式：①a period of time——×月×日～×月×日；②a fixed date±margin；③by a certain date。如果填写的是某一日期，应在日期前加上"about"。对船舶所有人而言，受载期越长越好；而对于承租人来说，受载期则越短越好。

受载期也是航次租船合同的条件条款之一。承租人是按照受载期来安排货物装船的，如果船舶未能在规定的受载期到达装货港，不仅使承租人可能遭受诸如驳运费、仓储费等为准备装货而支付的费用损失，而且在市场价格变动的情况下，还可能遭受预期利润的损失，甚至可能构成买卖合同的违约。

为了避免或减轻承租人因船舶未能在受载期内到达装货港可能遭受的损失，并使船舶所有人尽力使船舶在受载期内到达装货港，并在各方面做好装货准备，租船合同中都列有一条解约日条款，明示承租人具有在规定日期前解除合同的选择权。

解约日是指船舶必须抵达合同中指定的装货港或承租人通过"宣港"最后选定的装货港，并做好装货准备可接受货物装船的最后日期。

解约日与受载期有密切的关系。实践中，关于解约日有两种规定方式：①lay/can："1st～10th/10th October"，即解约日为受载期的最后一天，如果船舶在这一天未到港并做好装货准备，承租人在过了解约日之后可以解除合同，但不得提前解除合同，否则会构成违约；②lay/can："1st～10th/15th October，即解约日为受载期后若干天，这种情况下，如果船舶在受载期最后一天(10th)与解约日期间抵达装货港并做好装货准备，虽然船舶所有人因船舶延误而违约，但承租人只能请求损害赔偿，而不能解除合同。

如果船舶由于气象原因、不可抗力等可以免责的原因而不能在解约日之前抵达装货港，承租人只可以解除合同，但不能向船舶所有人要求赔偿损失；但如果船舶不能在解约日之前抵达装港是由于船舶所有人错误申报船舶动态，或没有在上一港使船舶及时开航，或在预备航次中发生不合理绕航等原因造成的，则承租人不仅有权解除合同，而且还可以向船舶所有人要求可能引起的损失赔偿。

由于解除合同的选择权在承租人一方，因此，即使船舶所有人明知船舶不可能在解约日之前抵达装货港受载，在未得到承租人的解约通知前，仍然有义务使船舶继续驶往装货港，否则可能承担更大的违约责任，这样对船舶所有人不利。如果船舶抵达装货港后，承租人才宣布解除合同，会给船舶所有人带来船期损失。

船舶所有人为了减少船期损失，往往在合同中订立一条询问条款(interpellation clause)，如船舶所有人预计虽谨慎处理仍无法在解约日前准备装货，则应立即通知承租人其预计准备好的日期，并询问是否解约或同意新的解约日。承租人必须在规定时间(如两个工作日)内答复，否则被认为自愿放弃解除合同的权利。该条款允许船舶所有人估计船舶有延误，不能在解约日之前抵达装货港，可以在任何时间向承租人提出询问。此外，询问条款要由船舶所有人先提出，且要严格按照条款的要求，说明船舶无法在解约日之前抵达装货港，估计新的可装货日期，并请承租人宣告是解除合同还是延长解约日。询问条款只能使用一次，如船舶再次延误，则承租人可解除租船合同。

5.2.5 装卸港口、地点、安全港口及期限

1. 装卸港口

航次租船合同中约定的装货港和卸货港必须与买卖合同一致，因此通常都由承租人指定或选择。通常有三种约定装、卸港口的方法：①约定一个明确的港口，如上海，为装货港或卸货港；②约定两个或两个以上的列明港口，如宁波、上海或大连，由承租人选择；③在一个地区或范围内由承租人选择一个港口，如在新加坡至日本范围内选择一个主要港口。另外，还可以约定港口中的具体泊位。

如果承租人指定两个或两个以上装货港或卸货港，有观点认为，为了船舶所有人的利益，按照地理上的顺序指定港口是承租人的一项默示责任；但也有观点认为并不存在这样的默示责任。因此，船舶所有人在租船合同中允许承租人使用两个或两个以上的装货港或卸货港，应订明要按照地理上的顺序。

承租人在租船合同的允许下可使用两个或两个以上的装货港或卸货港，特别是卸货港，为了使船舶开往第二港处于适航平衡(seaworthy trim)状态，必须起卸或重装货物。因此，船舶所有人为了保障自己的利益，会在合同中附加一条“适航平衡条款(seaworthy trim clause)”，由承租人承担使船舶适航平衡的费用，为此花费的时间计为装卸时间。

2. 装卸地点

装卸地点一般为一个安全港口的一个安全泊位(或锚地)，也可以在合同中约定港口中的具体泊位。此外，可能因为各种无法预见的原因会导致承租人在同一港内不止使用一个装货或卸货地点，承租人应在租船合同内订明“1～3个泊位或锚地，×××(港口)”。如果装港是两个，每个港口都要1～3个泊位或锚地。

3. 安全港口或泊位

为了保证船舶进出港口和在港内装卸作业的安全，承租人指定的港口和泊位必须是安全的。所谓安全港口或泊位(safe port or berth)是指一个港口或泊位能使船舶在抵达、进港、在港停泊和离港的整个相关时期内，在未出现突发事件的情况下，不会处于运用了良好的航海技术和船艺仍不能避免的危险中。安全也表示船舶必须始终漂浮(lie always

afloat)，即使可能出现低潮造成的安全搁浅(safely grounding)，该港仍属于不安全港口。承租人只需保证指定当时该港口或地点是可预见(prospective)能安全使用的。

一个港口的安全范围包括港口及泊位本身，也包括进出港口的航道。不安全包括实质上的不安全(physical unsafe)和政治上的不安全(political unsafe)，绝大部分的不安全都关系到实质上的不安全。具体地说包括以下几种。①自然条件方面的不安全：缺乏能够使船舶避免恶劣气候等自然现象的危险的必要设施，如气候报警设备等；②港口设施方面的不安全：缺乏足够的夜间照明、拖船、引航员及必要的锚地等；③航海方面的不安全：港口没有使船舶安全进出港口所需的导航灯标等，港口的航道水深及桥梁的高度等不符合安全航行的要求；④装卸方面的不安全：船舶挂靠码头时搁浅；⑤政治局势方面的不安全：有战争或战争危险，暴动或骚乱，船会被当地政府没收甚至港口有疫病等。

4. 承租人指定装卸港口(地点)的期限

在承租人指定港口的情况下，合同中要进一步约定承租人应在船舶驶往装货区域或卸货区域方向经过某点时，或某个期限内，向出租人发出最后确定的装货港或卸货港名称的通知，这种行为称为"宣港"。如果租船合同没有规定，则承租人指定装货港或卸货港的期限是"合理时间内"。

如果承租人指定港口的时间有延误，过了合同规定的时间或过了"合理"时间，要赔偿船舶所有人因此延误所受的损失，该损失称为"滞期损失"(damage for detention)，即该船当时航运市场下每天的真正损失。它与滞期费有所不同，滞期费只针对装卸时间的延误，金额按照合同约定的滞期费率计算。

在港口条款中会有"附近港条款"(so near thereto as…)。在此条款下，不论是列明或承租人后来指定的港口，如果船舶抵达该港口之前，因发生战争使港口被封锁或港口航道堵塞等情况而阻碍或延误船舶的正常航行，船舶所有人可在合理的情况下去邻近港口装货或卸货。"合理"应考虑到船货利益，尽量接近装货港或卸货港的安全港口，而且该阻碍或延误必须是事先无法预料或预见的(unexpected or unforeseeable)或估计会持续很长时间。

5.2.6 货物

1. 货物的种类

1) 列明特定货物

货物的品种与买卖合同中的货物品种或名称一致。通常，航次租船所承运的货物种类比较单一，如果装运一种特定货物，只要在合同中记明货物的名称和包装，如"散装小麦"(wheat in bulk)、"袋装大米"(rice in bag)等；如果同时装运两种或两种以上的特定货物，除要在合同中记明货物的名称或品种外，通常还要规定分隔(隔票)货物的费用及衬垫物料的费用由谁负担，一般由承租人负担。承租人或发货人必须提供合同约定的货物，若提供的货物与合同约定不符，船舶所有人有权拒绝装船，还可因承租人的违约行为要求损失赔偿。

2) 有不同货物品种的选择

航次租船合同中会约定承租人对几种货物品种有选择权，如规定"×××货物或/和

其替代货物×××，由承租人选择"，这样，如果承租人原先选定的货物由于其可免责的原因不能装船，承租人可以选择其他的替代货物，也可以不行使这种选择权，即不装运任何其他替代货物。与合同中的其他选择权一样，选择权只能行使一次，且要在合理时间内行使。

我国《海商法》第100条规定："承租人应当提供约定的货物；经出租人同意，可以更换货物。但是更换的货物对出租人不利的，出租人有权拒绝或者解除合同。因未提供约定的货物致使出租人遭受损失的，承租人应当负赔偿责任。"不论合同是否有关于替代货的约定，只要经船舶所有人同意即可更换货物，而且如果更换的货物对于出租人不利的，出租人可以拒绝或解除合同。

2．货物的数量

航次租船合同中，关于货物的数量应避免订立一个准确数量。原因在于船舶在一个具体航次中所能装载货物的数量与船上所装的燃料、物料、淡水及供应品的数量有关。而在签订合同时，对未来航次中必须装载的燃料、物料、淡水及供应品的数量还难以做出精确的估算。

合同中一般规定，承租人应提供满载货物(full and complete cargo)。对于轻泡货，货物的积载因素较大，承租人提供的货物应装满舱容，即满舱；对于重货，积载因素较小，承租人提供的货物数量应达到船舶的载重吨，即满载。当然，与满载货物并列，合同中还会规定一个明确的货物数量。例如，满载货物，×××吨，船长选择±×%(full and complete cargo ××× tons, ×% more or less at owner's option)。

实践中，关于装载货物数量的表示方法有：①××××吨，但实践中应尽可能避免在合同中订立具体的数字；②大约××××吨；③××××吨，±×%由船舶所有人(或承租人)选择；④××××～××××吨。在装货前，由船长根据该船的实际装货能力及港口吃水限制，在规定的增减百分比范围内决定装货的数量并通知承租人，此行为称为"宣载"(declaration)，若承租人未能提供船长宣载确定的数量货物，应承担相应的亏舱费；如船舶无法装运船长宣载的货物数量，船舶所有人应承担给承租人造成的损失，如短装损失、额外的仓储费等。

3．提供货物的时间

承租人必须在规定的时间内提供合同约定的货物。

1) 延迟提供货物

延迟提供货物，承租人要承担因此产生的滞期费或滞期损失。如果装货时间已经起算，并出现滞期费，则承租人要向船舶所有人支付滞期费作为违约的损失赔偿；如果装货时间未起算，船舶所有人可向承租人索赔滞期损失。

2) 无法或拒绝提供货物

如果承租人不只是延迟提供货物，而是拒绝提供货物，就构成毁约(repudiation)。受害方可解除合同，并向对方索赔损失。不提供货物是未提供任何货物。我国《海商法》第100条第2款规定："因未提供约定的货物致使出租人遭受损失的，承租人应当负赔偿责任。"承租人提供货物是一项严格责任，承租人无法或拒绝提供货物致使合同不能履行的，承租人承担无过错责任，不以过失为前提。但因不可抗力或其他不能归责于承租人和出租人的原因致使承租人无法提供货物的，出租人和承租人双方均可解除合同并互相不负赔偿责任。

5.2.7 船舶所有人责任条款

船舶所有人对货物的灭失、损坏或延迟交付的责任限于造成灭失、损坏或延迟的原因，是由于船舶所有人或其经理人本身未尽谨慎义务使船舶各方面适航，并保证适当配备船员，装备船舶和配备供应品，或由于船舶所有人或其经理人本身的行为或不履行职责。

船舶所有人对由于其他任何原因造成的货物灭失、损坏或延迟，即使是由于船长或船员或船舶所有人雇佣的船上或岸上人员的疏忽或不履行职责，或由于船舶在装货或开航当时或其他任何时候不适航所造成的，亦概不负责。

按照本条款的规定，只有船舶所有人本人和他的经理人本人在船舶适航方面的过失，船舶所有人才对货物损坏、缺少及延误交货负责(事实上这种情况时很少见的)，而对于船长、船员在船舶适航方面的过失和疏忽则不承担责任。如果船舶所有人是一家船公司，则本人指法人代表。此外，船舶所有人对于其他不论何种原因(any other cause whatsoever)造成的损失或延误不必负责。因此，实践中几乎没有承租人完全按照1994年金康合同规定的船舶所有人责任条款签订租船合同，而是删去本条，加上一条首要条款，即把《海牙规则》或《维斯比规则》有关承运人责任的规定合并到租船合同中。《海牙规则》规定只有船长、船员、引航员或承运人的雇佣人员在驾驶或管理船舶方面的疏忽和过失行为引起的货损或灭失，船舶所有人可以免责。

5.2.8 绕航条款

绕航条款(Deviation Clause)也称为“自由条款”(Liberty Clause)或“绕航自由条款”(Liberty to Deviate Clause)，其主要内容为：船舶有权为任何目的以任何顺序挂靠任何港口，有无引航员在船均可航行，在任何情况下可拖带和/或救助他船，亦可为拯救人命和/或财产而绕航。但是通常对此做出限制性的解释，认为船舶只能按地理上的顺序挂靠通常挂靠的港口并且不能违反合同的目的。

在中国法适用法范围内，强制适用中国《海商法》第49条：“承运人应当按照约定的或者习惯的或者地理上的航线将货物运往卸货港。船舶在海上为救助或者企图救助人命或者财产而发生的绕航或其他合理绕航，不属于违反前款规定的行为。”正常或习惯航线一般指装卸港之间地理上最直接的航线。1994年金康合同的绕航条款与我国《海商法》相抵触，属于无效条款。

在航次租船合同下，不得不合理绕航是船舶所有人的一项严格责任，不合理绕航会带来严重后果。当因船舶绕航发生货损货差时，船舶所有人要对货损货差负责，不论该货损货差发生在绕航前还是后，也不论是否与绕航有关，船舶所有人不仅丧失单位责任限制，还会丧失免责和抗辩的权利。对于因为绕航产生的货损货差，船舶所有人互保协会不负赔偿责任。

5.2.9 运费

1. 运费及运费支付

运费是承租人在航次租船合同中所付出的对价，对船舶所有人来说是营运中的主要收入。在航次租船合同中应明确记载货物的运费率、计费标准和计费币种。通常都以每吨

(重量)为运费单位，常见的记载方式是“每公吨________美元”。

如按规定运费应预付，无论船舶/货物是否灭失，则运费视为已挣得，不得返还。在运费没有支付给船舶所有人的情况下，船舶所有人或其代理人无须签发载明“运费已付”的提单。实践中，如果是预付运费，须约定预付的时间，如装货完毕时支付、或在签发提单时支付、或在货物装船后多少个银行工作日内支付等；若未约定，则最晚在签发B/L前支付。

如合同规定运费或部分运费在目的港支付，即运费到付，则当货物运至目的地，准备交货时运费才视为挣得，即使出现小的货损货差，只要将货物运至目的地，承租人就必须支付运费。运费到付的情况下，承租人有权在开舱前选择按卸货重量/数量支付运费，且该重量/数量通过官方衡重器或联合吃水检验或理货确定。如果货损是由船舶所有人的责任引起的，承租人可索赔损失，但不可要求扣减运费。如果因航行中发生不可抗力或其他原因而使原定的运输任务不能全部完成，或只完成原定任务的一部分。例如，船舶在航行中遇上海难，船舶变为推定全损或需要修理，导致航次无法继续，货物没有运抵目的地，这样收不到运费的风险完全由出租人承担。为了转嫁这种风险，实践中船舶所有人会为到付运费投保。

航次租船合同中通常会有一条船长借支条款，即在运费到付的情况下，为了支付船舶在装货港的一些正常开支，如港口费、燃料费、船员给养费用等，通常船舶所有人可以要求承租人垫付一部分费用。关于这部分预付的金额应算作承租人预付的运费还是承租人对船舶所有人的贷款，在实际业务中常常引起纠纷。为了避免纠纷，金康合同中约定“按最高兑换率折合并附加2%抵偿保险费和其他费用”，说明垫付的钱款视为运费，而且这部分预付运费在船舶或货物灭失时不退还。

运费应支付给合同下有权收取的人，即受益人。因此，在航次租船合同中，关于运费的支付，除了要订明预付或到付外，还要订明支付的币种、支付方式及受益人和银行账户。

2. 计算运费的货物数量

运费应按规定的费率，按所装货物的数量计算以现金方式支付。关于计算运费的货物数量，即可约定为装船数量，也可约定为卸货数量。在租船合同中比较常见的做法是订明运费按照装货数量计算，装船数量一般是依据提单记载数量。运费如果按照提单数量计算，条款中会说明这货物数量作为结论性的证据，不允许出租人事后反供。

确定货物的数量可以通过岸上官方衡重器或联合吃水检验或理货确定。通过船舶吃水检验确定货物的数量会出现一些误差，如检验人员观测误差，船上图表本身的误差，船上的备品、物料、船舶常数的误差等，但如果误差在一定范围以内，船舶所有人可以免责。

实践中，另一种常见的做法是不以货物的装船数量或卸货数量来计算运费，而是支付包干运费(lumpsum freight)，严格来说这不算运费，更像定期租船下支付的租金。因此，船舶所有人只要让承租人充分使用船舶惯常可供装载货物的空间或载重吨，而不必关心货物装船数量的多少。但甲板一般不是装货的地方，如果承租人使用，应在合同中订明且由承租人承担风险和费用。此外，船上的油水不能过多，否则影响承租人可装货物的数量。

5.2.10 装卸费用分担条款

装卸费用是指将货物从岸边(或驳船)装入舱内和将货物从船舱内卸至岸边(或驳船)的

费用。如果租船合同中没有做出约定，则由船舶所有人负担，但关于装卸费用及风险如何分担的问题，一般租约中都会做出约定，此时应完全依据合同条款的具体约定。常见的约定装卸费用的方法有以下九种。

1. 班轮条款

班轮条款(Liner Terms)，又称泊位条款(Berth Terms)或船舶所有人负担装卸费用条款。根据这一条款，承租人把货物交到船边船舶的吊钩下，船方负责把货物装进舱内，并整理好；卸货时，船方负责把货物从舱内卸到船边，由承租人或收货人提货。所以，费用的划分以船边为界，是船舶所有人负责雇佣装卸工人，并负担货物的装卸费用的条款。

2. 舱内收货条款

舱内收货条款(Free In，FI)，又称船舶所有人不负担装货费条款。根据这一条款，在装货港由承租人负担装货费用。如果船舶所有人仅就装货费不负责，其他费用，如卸货港的卸货费用等仍由船舶所有人承担，可用“FILO(free in，liner out)”条款。

3. 舱内交货条款

舱内交货条款(Free Out，FO)，又称船舶所有人不负担卸货费条款。根据这一条款，装货港由船舶出租人负担装货费，在卸货港由承租人负担卸货费。如果船舶所有人仅就卸货费不负责，但仍然负担其他费用，可用“LIFO(liner in，free out)”条款。

4. 舱内收交货条款

舱内收交货条款(Free In and Out，FIO)，又称船舶出租人不负担装卸费条款。根据这一条款，在装、卸两港由承租人雇用装卸工人，并负担装卸费用。

5. 舱内收交货和堆舱、平舱条款

舱内收交货和堆舱、平舱费条款(Free In and Out，Stowed and Trimmed，FIOST)与班轮条款相反，船舶所有人不负担有关装卸的所有费用，装卸费、平舱费和堆舱费全部由承租人负担。按此含义，装运重大件货物时，绑扎所需的绑扎材料费用也应由承租人负担，为明确起见，在合同中注明“FIOS，lashed”。若船舶所有人还不承担垫舱费用，则加注“FIOS，dunnages”。

上述条款中的装卸费用是指在装货港产生的装货费，和在卸货港产生的卸货费。如果是在避难港产生的，或者是因为过运河需要过驳而产生的装卸费，以及其他非原来约定的装卸港产生的装卸费，则仍由船舶所有人负担。

在船舶所有人不付装卸费用的情况下，装卸作业中第一次开舱和最后一次关舱的工作仍属于船舶所有人。即使是承租人承担装卸货物，船舶所有人也必须在整个作业中免费提供船上的装卸设备给承租人使用，而且该设备必须处于可工作状态，同时如果港口规章允许，在承租人的要求下，船舶所有人应安排船员操纵船上的装卸设备。关于装卸风险的划分，1994 年金康合同明确规定积载和平舱应由承租人负责：“货物由承租人负责积载并没有免除出租人对船舶适航的责任，由于积载不当引起的不适航造成的货损货差由出租人承担。”那在中国法适用范围内，实际是强制适用中国《海商法》第 47 条承运人承担的适航责任内容。

此外，装卸费用条款应与货物买卖合同的价格术语相衔接。例如，CIF ex ship's hold

(CIF，舱底交货)是指买方应在舱底接受货物，并负担卸货费。那么在航次租船合同中应约定“FO”条款。

另外，关于装卸费用的约定方法还有总装卸费(gross load and discharge)、限额条款(Scale Load and Discharge)等。

5.2.11 装卸时间

1. 装卸时间的定义

按照 BIMCO 等国际航运组织联合制定的《1980 年租船合同装卸时间定义》的解释，所谓装卸时间(laytime)是指“合同当事人双方约定的船舶所有人使船舶并且保证船舶适于装卸货物，无须在运费之外支付附加费的时间”，也可以说是承租人和船舶所有人约定的，承租人保证将合同货物在装货港全部装完，和在卸货港全部卸完的时间之和。

2. 装卸时间的规定方法

1）不规定装卸日数

在英美法中，如果租船合同中未提及装卸时间，那么其法律地位就如同按装卸港口习惯尽快装卸(customary quick dispatch，CQD)，即船舶所有人不得向承租人收取任何滞期费，除非承租人在装卸过程中有过失并因该过失导致了船期的延误。相反，承租人也不得向船舶所有人要求任何的速遣费，此时适用的是一种不固定的装卸时间(unfixed laytime)的规定。

当船舶所有人对于装港或卸港的装卸较为了解时，他可能在合同中订入按装卸港口习惯尽快装卸，此时的法律情况就如上所述。这样港口拥挤、工人罢工、港口当局干预、第三方的行为及天气因素带来的时间损失的风险都在船舶所有人一方，唯一可归责于承租人的是承租人的过失或违约。

2）订明装卸时间

与 1）中的规定相对应，订明装卸时间的方法被称作 fixed laytime。

在租船合同中，装卸时间往往是用天数来表示的，随着各种各样租船合同的订立，对于天数的表述也是多种多样的。最基本的对天数的表示方法是用日(day)表述的，英美判例法的不断发展，确认了连续日(running day or consecutive day)和净日(clear day)的含义与日完全相同，即每一天、连续经过、中间不存在中断，包括所有的日子，如周六、周日和假日等。在日的基础上，有的租船合同采用了日历日(calendar day)的表示方法来规定租船合同中的装卸时间，这种规定方法与日较为相似，但是其是以子夜为准的，一过了子夜，就算为另一个日历日，即使不足也按照一天来处理。例如，第一天 23：53 到第二天 00：02，即使只有短短的九分钟，但是在这种表示方法中是被视为两个日历日的。与日历日相对应的一种表示方法是传统日(conventional day)，它是可以算足 24 小时的。其含义是指从开始计算装卸时间的时刻开始，往后算 24 个小时为一天，而无论该时刻是几点钟，可以横跨两个日历日，这种表示方法实质上和日、连续日、净日的含义是一致的。

但是上述三种方法在一般的租约中很少会出现，一般的计算方法都是在工作日(working day)的基础上加以一定的限制来表示的。工作日是指在港口当地，按照港口当地的习惯，如果进行装卸作业，则计入工作日；而休息日，如一般国家规定的星期日或伊斯兰教

国家规定的星期五，不计入装卸时间。但是如果在港口当地的习惯是休息日也进行工作，那么就要将这一天计入装卸时间；而且只要某一天开工装卸，不论是一整天还是仅进行一两个小时的作业，甚至是需要支付加班费进行工作，都要算一个工作日。

在工作日基础上加入一些限制条件，就可能成为经常被使用的一些术语。例如，24小时工作日(working day of 24 hours)，其含义为累计足够24个小时的工作时间作为一个工作日，如港口当地实行8小时工作制，那么三个工作日才可算作一个24小时工作日；24小时连续工作日(working day of 24 consecutive hours)，此时装卸时间是被连续计算的，其含义与工作日基本相同。

在工作日的基础上还会有另一种限制方法，即规定晴天工作日(weather working day，WWD)，含义是指以可以用来装货的时间计算的工作日。一方面，在这种条件下，坏天气是不得计入装卸时间的，但是这种坏天气必须是实际上影响了装卸的天气，预计的不能算入，而且必须是以装卸码头的天气状况为准的，船舶在港外锚地待泊的天气不能作为评判的标准。但另一方面，在计算装卸时间的时候，并不考虑是否开始进行装卸作业，如果船舶在锚地待泊时已经开始起算装卸时间，那么这时坏天气同样可以中断装卸时间计算。

将上述两种限制方法综合起来，就出现了一些比较复杂的计算装卸时间的方法。例如，24小时连续晴天工作日(weather working day of 24 consecutive hours)。这种表示方法与晴天工作日的表述基本相同，但是其有一个比较小的差别，即在24小时连续晴天工作日的条件下，对任何时间当中发生的坏天气，不论是否发生在作业时间，均要进行实扣实消；而在晴天工作日中，如果坏天气不是发生在工作时间，那么不得进行扣减，但如果发生在工作时间，那么需要按照工作时间与24小时的比例进行扣减。

此外，还需要补充的一项内容是，租约当中往往出现的条款是对晴天工作日的变形，其主要包括以下几个方面。

(1) 晴天工作日，周日和节假日除外(WWD Sunday and Holiday excepted，WWDSHEX)。

(2) 晴天工作日，周日和节假日除外，除非已使用(WWD Sunday and Holiday excepted，unless used，WWDSHEXUU)。

(3) 晴天工作日，周日和节假日除外，即使已使用(WWD Sunday and Holiday excepted，even if used，WWDSHEXEIU)。

(4) 晴天工作日，周日和节假日除外，除非已使用，但仅按照实际使用时间计算(WWD Sunday and Holiday excepted，unless used，but only time actually used to count)。

另外，还可以规定可工作舱口(workable hatch)或可工作舱(workable hold)。这种规定方法即表明一个可工作舱口或可工作舱一天可以装卸多少吨货物，再根据船长进行“宣载”时宣布的需要装货、卸货的具体数量，计算可以使用的天数。

5.2.12 装卸时间的起算与止算

1. 装卸时间的起算

装卸时间的起算时间关系到时间损失风险的划分，起算之前的时间损失风险在船舶所有人一方，开始之后的时间损失风险在承租人。关于装卸时间的起算，各国的法律规定和港口习惯各不相同，通常按租船合同的规定进行计算。一般来说，装卸时间是在船长向承

租人或其代理人递交了装卸准备就绪通知书(notice of readiness, NOR or N/R),并经过一段通知时间后起算。

1) 递交装卸准备就绪通知书的条件

装卸准备就绪通知书是指船舶到达装货港或卸货港后,由船长向承租人或其代理人发出的,关于本船已到达装货港或卸货港,在必要的船舱、船机、起货机械和吊货工具等的使用方面,已为装卸工作做好准备的书面通知。递交有效的装卸准备就绪通知书需满足以下两个条件。

(1) 船舶必须抵达合同中指定的港口或指定的泊位。

合同明确一个具体安全泊位,只有船舶到达了约定的泊位后,船舶才算已经到达。此时,港口拥挤等使船舶无法靠位的时间损失风险由船舶所有人承担。为了减少因港口拥挤而要等待泊位的时间损失风险,船舶所有人可以在合同中写明"不论靠泊与否"(whether in berth or not, WIBON)或"待泊时间照算装卸时间"(time lost in waiting for berth to count as loading or discharging time, as the case may be)。

合同中只明确一个安全港口,此时船舶到达该指定港口,不论是否靠泊即算船舶到达。一般认为船舶到达港口通常等泊的锚地,即视为到达。此时港口拥挤的时间损失风险由承租人承担。在港口合同下,船舶符合两个要求即算抵达:一是抵达港内(within the port);二是必须在承租人的有效控制下(at the immediate and effective disposition of the charterer)。一艘抵达的船舶是以到达港口的商业区内为标志的,船舶在港外的锚地是不能起算装卸时间的,这样与泊位租约相似。船舶所有人在港口租约中往往会加上无论是否抵港(whether in port or not, WIPON),此时对这一术语的解释与 WIBON 相似,也是指如果港口是空着的,但由于天气等其他外在的原因导致船舶不能靠泊,是不得起算装卸时间的。因此在港口合同中,同样会出现待泊时间照算装卸时间或船舶一抵港即可靠泊的术语,其道理与上述相同。

当然,双方也可以约定船舶到港的具体时间,如到达锚地、到达引航站、引航员登船、引航员离船等。如未约定,一般认为船舶到达习惯等待抛锚的锚地视为船舶到达。

(2) 船舶已在各方面做好装货或卸货准备。

船舶已在各方面做好装货或卸货准备包括两个方面的要求。一是实质上的要求,即船舶本身,已经配备船员,使机器的各个传动部分、吊杆及其他装货或卸货工具随时处于可供使用的正常状态,以及使船舶随时处于可装/卸货物的状态等方面都为装/卸做好了准备。例如,装货时,货舱已清洁,适于装载货物;船舱清洁、干燥、无虫、无味;如果要求熏舱,熏舱后经过检验并取得检验证书等。如果船上有上一航次未卸清的货物,船舶有损坏,船舱不清洁、有锈、有虫等,船舶不算做好装卸的准备。二是船舶已通过了各项检查,办妥船舶进港所需的各项官方手续,如检疫、海关、边防机关或移民局的检查。但一般来说,完成这些手续并不是递交装卸准备就绪通知书的前提条件,而只是"例行手续",办妥这些手续和清关手续并不一定是递交装卸准备就绪通知书的前提条件。船舶靠泊后即可递交装卸准备就绪通知书,但是递交以后,因办理这些手续导致装卸延误的时间不应计为装卸时间或滞期时间。

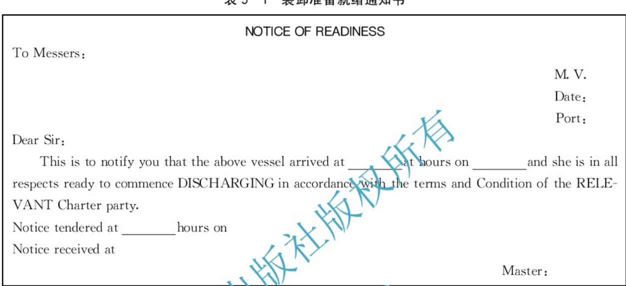
如果合同明示要求要通过检疫或清关,或装载清洁货物,如散粮,或明示要验舱通

过，则必须办完这些手续，取得了必要的证书和文件后，才能算作到达船舶，船长才能够递交装卸准备就绪通知书。

2）递交装卸准备就绪通知书的时间和起算装卸时间的时间

在船舶到港后，由船长电报或书面通知发货人(装港)或收货人(卸港)，如不知发货人和收货人，则通知承租人或其代理人。装卸准备就绪通知书见表5-1。

表5-1　装卸准备就绪通知书



NOTICE OF READINESS

To Messers:

M. V.

Date:

Port:

Dear Sir:

This is to notify you that the above vessel arrived at ________ at hours on ________ and she is in all respects ready to commence DISCHARGING in accordance with the terms and Condition of the RELEVANT Charter party.

Notice tendered at ________ hours on

Notice received at

Master:

根据法律规定，船长只要在装货港向承租人递交装卸准备就绪通知书，通知为装卸时间开始的前提条件，否则承租人可以不提供货物或装货。租船合同一般会规定装卸时间在通知书递交后××小时开始计算。

通常航次租船合同中都规定，装卸准备就绪通知书应在承租人的办公时间内递交，并规定递交装卸准备就绪通知书后再过一定时间后才起算装卸时间。但1994年金康合同中没有限制通知书的递交时间必须在办公时间内递交，只是用中午12时作为分界点，“在中午12时之前(包括12点)递交，装卸时间从下午1时起算；如通知书在12时以后递交，装卸时间从下一个工作日上午6时起算”。

递交了装卸准备就绪通知书后，经过一段规定的时间才起算装卸时间，这段规定的时间就是“通知时间”(notice time)，作用是让承租人在收到通知后能有一定的时间为装货或卸货做好准备。由于法律没有这方面的默示要求，因此承租人要享有通知时间，必须在合同中订明。

如果承租人在通知时间内已经开始了装卸工作，一般根据合同中关于装卸时间规定：“装卸时间起算前已实际使用的时间计为装卸时间”(time used before commencement of laytime shall count)，则这些时间计为装卸时间。

2. 装卸时间的止算

航次租船合同中一般不规定装卸时间的止算时间，习惯上以实际装/卸完货物的时间作为装卸时间的止算时间。卸完货物后的清洁工作，如清理舱内遗留下来的垫舱料，不影响卸货作业的完成，装卸时间结束；如有无价值的货物(如因货损、漏包等原因)仍在船舱中，收货人无意再卸，也不影响卸货作业的完成，装卸时间结束。如果卸完货后仍有时间剩余，承租人不得利用这个时间在装卸作业后延误船舶开航，否则是违约。

5.2.13 滞期费与速遣费

1. 滞期费

1）滞期费的定义

如果承租人未能在约定的装卸时间内将货物装完和卸完，延长了船舶在港停泊时间，从而延长了航次时间而相对减少了船舶所有人的营运收入。对于这种损失，船舶所有人会要求承租人相应支付一笔赔偿金。这种赔偿金就是通常所说的滞期费。

根据1993年《航次租船合同装卸时间解释规则》解释，滞期费是指因不是出租人的责任所造成的，超过装卸时间产生的船舶延迟而付给出租人的约定金额。

2）滞期费的计算

滞期费等于约定的滞期费率和滞期时间的乘积。滞期费率通常都以本船的定期租金的租金率为基础，在考虑本船的燃料费、港口费和其他营运费用及营运损失之后，按每天每载重吨或每天每艘××元商定。

滞期时间是通过实际装卸作业使用的时间与合同允许使用的装卸时间相比较得出的。在滞期期间的星期日、节假日，乃至天气或其他原因停止工作的时间是否也作为滞期时间计算滞期费，常常是争议之处。为了避免争议，租船合同中常使用一些具有明确含义的术语来表明滞期时间的计算，如“滞期时间连续计算”和“滞期时间非连续计算”。

合同中如果没有明确约定采用哪一种术语计算滞期时间，则通常解释是按照普通法下“滞期时间连续计算”的方式计算。根据《1993年航次租船合同装卸时间解释规则》对滞期费的定义，可以看出“滞期费”含义本身已表明滞期时间是连续计算的，因此合同中无须再订明“滞期时间连续计算”的术语。但是如果合同双方同意按“滞期时间非连续计算”，则必须在合同中订明，否则只能按“一旦滞期，永远滞期”(once on demurrage, always on demurrage)的方式连续计算。

首先，滞期费仅仅可以用于在装卸作业过程中带来的延误，而不得适用于其他方面承租人造成的时间损失；其次，滞期费并不是合同法当中的一种对价或约因，并不是说承租人只要支付了滞期费，就有权延误船期。这仅仅是一种约定的损害赔偿。

在谈到滞期费的时候，必须要和另一个较为相近的概念予以区分，即滞留损失(damage for detention)，滞留损失又称为延滞损失、超滞期等。其是指船舶滞留在港口而应有承租人赔偿给出租人的一笔金额。

滞留损失不同于滞期费。滞期费的发生往往与装卸时间紧密相关，是一种约定违约金，即当承租人未能在合同约定的装卸时间内完成装/卸货作业，不管出租人是否有实际损失，也不管出租人的实际损失额是否高于约定的滞期费，承租人都必须按合同约定的数额予以赔偿。滞留损失不是当事双方事先约定的，或者不能完全预见到，而是由于承租人的过失，或者是承租人的过失之外的其他原因，造成船舶延误而产生的损失，应按船舶的实际损失赔偿。延滞可能是承租人未及时指定卸货港产生的船舶延误，也可能是承租人未及时提供货物产生的延误。一般来说，它与装卸作业无关。所以滞留损失是一种具有补偿性质的违约赔偿金，包括因延误而产生的燃料费、港口使费等营运费用、延滞造成的出租人可能丧失的期得利益等。

2. 速遣费

1）速遣费的定义

如果承租人能在约定的装卸时间以内将货物装完或卸完，从而缩短船舶在港时间，使船舶所有人可以更早地将船舶投入下一个航次的营运。为了奖励承租人为缩短装卸时间做出的努力，或为了补偿承租人为加快装卸进度而增加支出的费用，船舶所有人须支付给承租人相应的奖金或补偿金，即通常所说的速遣费。

根据1993年《航次租船合同装卸时间解释规则》，速遣费是指船舶在装卸时间届满前完成了装货或卸货，船舶出租人支付给承租人的约定金额。速遣费率通常是滞期费率的50%。

2）速遣费的计算

在计算速遣费的问题上，承租人和船舶所有人之间容易产生争议的问题是，在节省的时间中是否应该扣除星期日、节假日及不良天气等停止工作的时间。为了避免争议，租船合同中也使用一些具有一定含义的术语来明确规定所节省的时间的计算方法，通常有以下两种约定的方法。

（1）节省全部时间(all time saved)，指从装货或卸货完毕时起，至可用装卸时间终止时止，包括所有除外时间在内的时间，即星期日、节假日及不良天气等在内的全部节省时间，都作为速遣时间计算速遣费。

（2）节省全部工作时间(all working time saved)，指从装货或卸货完毕时起，至可用装卸时间终止时的期间内，不包括任何通知时间和装卸时间的除外时间在内的速遣时间。即在节省的时间内星期日、节假日及不良天气等停止装卸工作的时间，不计入速遣时间。

当合同中没有明确约定采用哪一种术语来计算速遣时间时，通常解释是按节省全部工作时间计算，这种术语较合理，实践中采用的较多。

5.2.14 装卸时间的统算

1. 约定装卸时间的统算方法

装卸时间可以按照装港和卸港分别进行计算，也可以统算。约定装卸时间的统算方法有以下三种。

1）装卸共用时间

装卸共用时间(for all purposes)是一种表明装货港和卸货港的装卸时间可以统算的一种术语。用该术语表示装卸时间时，表示将装货时间和卸货时间共同计算，这个时间就是可供装货和卸货使用的合计时间。只要装卸总时间没有超过规定的合计时间，即可不算滞期时间。

如果在装货港已将装卸两港合计的可用时间用完，即在装货港已进入滞期，则按照“一旦滞期，永远滞期”的原则，当船舶到达卸货港后，立即连续计算滞期时间，承租人将丧失享受在卸货港的正常通知时间的权利。

2）可调剂使用的装卸时间

可调剂使用的装卸时间(reversible laytime)又称“装卸时间抵算”，使用该术语约定装卸时间，承租人有权选择将装卸时间共同计算，如果行驶了该选择权，效果如同约定一个

装卸总时间。它是一种可以以卸货港的可用时间调剂或抵算装货港的速遣时间或滞期时间的统算方法。按照这种约定，承租人可以将装货港的速遣时间计入卸货港的可用时间，从而增加卸货港的可用时间，或将装货港的滞期时间在卸货港的可用时间中扣除，这样卸货港的时间相应减少。如果承租人不做这种选择，则如同装卸两港的装卸时间单独计算一样进行滞期费或速遣费的计算。

如果使用可调剂使用的装卸时间的统算方法，应分别为装货港和卸货港规定装货时间和卸货时间，并单独编制装卸时间表，而且只有在卸货港卸货完毕后才能算出装卸两港总的速遣或滞期时间，从而算出调剂或抵算后的速遣费或滞期费。所以必须将装货港的装货时间记录在根据租船合同签发的提单上，使收货人能明确知道还有多少时间可用于卸货。在单独为装货港或卸货港编制装卸时间表时，应将装货港装货所节省的时间或超过可用时间的滞期时间计入卸货港的可用时间内。即在卸货港的可用时间内加上装货港节省的时间，或从卸货港的可用时间内扣除在装货港发生的滞期时间，然后以卸货港的实用卸货时间，与经过调整后的可用卸货时间对比，即得出应计速遣费或滞期费的速遣时间或滞期时间。

如果装货港的实用装货时间不但超过了装货可用时间，而且超过了包括卸货可用时间在内的装卸货的全部可用时间，则在卸货港的卸货时间继续计算滞期时间。这种情况下，与前面的装卸共用时间的区别在于，当船舶到达卸货港时，不是立即连续计算滞期时间，而是在递交装卸准备就绪通知书后，起算卸货时间时，才开始连续计算卸货港的滞期时间。即在这种情况下，承租人照样享有将正常的通知时间除外于装卸时间的权利。如果在装货港并未将装卸两港规定的可用时间用完，只要在卸货港仍留有可用时间，两者的计算结果是完全相同的。

3）装卸时间平均计算

装卸时间平均计算(to average laytime)又称装卸时间均算，是指分别计算装货时间和卸货时间，用一个作业中节省的时间抵消另一个作业中超过的时间。虽然它也要分别为装货港和卸货港编制装货时间表和卸货时间表，但与可调剂使用的装卸时间不同的是，它并不以装货港的节省时间和滞期时间来调整规定的卸货港的可用卸货时间，而是单独根据卸货港的卸货时间表，按照原规定的卸货时间计算出卸货港的节省时间或滞期时间，再以装货港的节省时间或滞期时间来抵补卸货港的滞期时间或节省的时间，即以装货港节省的时间抵补卸货港的滞期时间，或用卸货港节省的时间抵补装货港的滞期时间，从而减少通常需以速遣费的加倍费率支付的滞期费。

装卸时间平均计算与可调剂使用的装卸时间的主要区别在于，二者在卸货港进入滞期的时间不同。前者计算卸货港的卸货时间时，可用时间不受装货港实用装货时间的长短的影响，而按可调剂使用的装卸时间计算卸货港的卸货时间时，可用时间的长短则取决于装货港的实用时间的长短，如果装货港的实用装货时间长，相应的就会减少卸货港的可用时间。这样，按可调剂使用的装卸时间计算的卸货时间就会比按装卸时间平均计算的卸货时间提前进入滞期，从而使本来可以作为除外时间不计为滞期时间的时间，也必须连续计算为滞期时间。

2. 装卸时间事实记录和装卸时间表

计算滞期费或速遣费，关键是要计算出装/卸港实际使用的时间和可用时间，然后将

二者比较，从而得出滞期时间和节省时间。因此需要记录船舶进港、递交装卸准备就绪通知书、开始装卸货的时间及装卸期间天气情况，通常要依据装卸时间事实记录(laytime statement of facts)进行滞期费或速遣费的计算。

装卸时间事实记录是用来记录船舶从到达、等待、被引领入港的地点时起，到船舶装货或卸货完毕时止的这段时间内进行各项工作的起止日、时和各种待时的起止日、时的书面记录。

装卸时间事实记录的内容包括：本船入港的日、时；递交和接受装卸准备就绪通知书的日、时；装卸过程中因故中断作业及重新进行装卸作业的起止日、时；星期日、节假日、天气不良、装卸设备故障，以及等货或等驳等停止工作或待时的起止日、时，和装卸工作完毕的日、时及装卸货物的数量。装卸时间事实记录见表5－2。

表5－2　装卸时间事实记录

LAYTIME STATEMENT OF FACTS

M. V. ________ Voy. ________ Ship's N. R. T. ________ Date: ________

loading ________ of ________ .

There are ________ hatches on board of this ship.

Notice of readiness accepted ________ AS PER C/P. ________ .

ate	Day of week	From	To	Description
27th/August	SAT		0740	Arrived and dropped at ××× PORT × anchorage
		0740	0855	Waited for pilot
			0855	Pilot on board
			1018	All fast
		1018	1100	Waited for inspection
		1100	1200	Inspection
			1230	Loading commenced
		1230	2400	Loading Continued
28th/August	SUN	0000	2400	—ditto—
29th/August	MON	0026	0240	Shift to berth no. 37
			0320	Loading continued
		0320	2400	—ditto—
30th/August	TUE	0000		Finished loading

clam637hot104

MASTER'S SIGNATURE　　　　AS AGENT ONLY

装卸时间事实记录是计算实用装卸时间和速遣或滞期时间的依据。它应由船舶所有人和承租人各自委托的代理人在现场按照船舶在港期间的工作和作业过程随时地、不间断地进行记录。当装卸货物完毕后，船长、承租人或他们各自的代理人须对相互的记录进行核对，认为没有异议时，经船长、承租人或他们的代理人签字后，即可据以编制装卸时间表

以计算实用装卸时间和速遣或滞期时间。

5.2.15 留置权条款

船舶所有人因未收取的费用而对货物和该批货物的转租运费有留置权。留置权针对的范围比较广泛，包括了运费、滞期费、亏舱费和滞期损失，损失赔偿及所有应付费用，包括为取得该笔收入所花的费用等。

按照我国《海商法》的规定，在处理留置权条款上应区分以下不同的情况。

（1）当收货人是承租人时，出租人对租船合同下未收取的运费及与此性质相同的其他费用依法享有留置权。

（2）当提单持有人不是承租人时，租船合同只约束出租人和承租人，而提单持有人与出租人之间的权利和义务使用提单的规定。因此，若按租船合同签发的提单表明运费由提单持有人支付的，则出租人在未收到提单下的运费时即可留置货物；若仅租船合同规定出租人因滞期费、亏舱费等有留置权，而未在提单中有同样的规定，则该留置权条款对提单持有人无效。只有当租船合同的该留置权条款并入提单时，出租人才可以留置货物。

此外，合理与合法留置货物仍可递交装船准备就绪通知书，留置货物的延误不应中断卸货时间或滞期时间。

5.2.16 提单签发

根据租船合同的约定，货物装船后，承租人可以要求签发提单，作为货物的收据及在卸货港凭以提取货物的证明。这种提单是根据租船合同签订的，因此一般称为租船合同下的提单(Charter Party Bill of Lading)。

租船合同下的提单与一般提单(班轮提单)比较，它的作用和一般提单是相同的，在船舶所有人(或承运人)与收货人(或提单持有人)之间是最终证据。但租船合同下的提单有区别于一般提单的特性：当收货人就是承租人时，提单不具有运输合同的作用，承租人与船舶所有人之间的关系受租船合同的约束，在这种意义上，提单只能起到货物收据的作用。

1994 年金康合同下，承租人不可以自由决定使用任何提单格式，而必须使用 1994 年 Congenbill 的提单格式(…as per the“Congenbill” Bill of Lading form…)。但是金康合同会被用于不同航次、货物与贸易，这往往会要求使用不同的提单格式，因此，承租人使用 1994 年金康合同时，如果将来要签发的提单可能不局限在 1994 年的 Congenbill，应加一条附加条款：“…the captain…who is to sign Bills of Lading for cargo as presented…”，签发何种提单格式的决定权在承租人。

1994 年 Congenbill 印有一条首要条款，说明船舶所有人对货物的责任适用《海牙规则》或《维斯比规则》，比 1994 年金康合同中船舶所有人的责任苛刻，但本条款写明“无损于本合同(without prejudice to this charter party)”，即船长签发的提单上的结果并不影响租船合同下承租双方应承担的义务和享有的权利。承租人应补偿船舶所有人由于签发提单所产生的超出租船合同中船舶所有人应承担的责任。

我国《海商法》第 95 条规定：“对按照航次租船合同运输的货物签发的提单，提单持有人不是承租人的，承运人与该提单持有人之间的权利、义务关系适用提单的约定。但是，提单中载明适用航次租船合同条款的，适用该航次租船合同的条款。”

5.2.17 互有过失碰撞责任条款

互有过失碰撞责任条款(Both-to-Blame Collision Clause)适用美国法下的船舶碰撞，主要内容为："如有船舶由于他船疏忽及本船船长、船员、引水员或承运人的雇佣人员在驾驶或管理船舶中的行为，疏忽或不履行职责而与他船相撞，则本船货主应就他船即非本船货物所有人所载货物的船舶，或该船舶所有人所受的一切损害或所负的一切责任给予本船承运人赔偿，但此种赔偿应以上述损害或责任是指已由或应由他船即非本船货物所有人所载货物的船舶，或该船舶所有人付与上述货主所受灭失或损害或其提出的任何要求的数额为限，并由他船即非本船货物所有人所载货物的船舶作为其向所载船舶或承运人提出的索赔的一部分，将其冲抵、补偿或收回。上述规定不仅适用于碰撞船舶，也非属碰撞船舶或物体的，或在碰撞船舶之外的任何船舶所有人、经营人或主管人，在碰撞、触碰、搁浅或其他事故中犯有过失时，也应适用。"

美国等国家承认互有责任碰撞条款的有效性，船东互保协会也要求船舶所有人在有关合同中放入该条款，因此，船舶所有人应在租船合同和租船合同下签发的提单中订立一条"互有过失碰撞责任条款"。

5.2.18 共同海损和新杰森条款

租船合同中，一般都规定选用《约克·安特卫普规则》处理共同海损。例如，规定"共同海损按 1994 年《约克·安特卫普规则》和其任何修订版本在伦敦进行理算，除非另有规定，即使共同海损费用是由船舶所有人的雇佣人员的疏忽或不履行职责所致，货主还应支付其中货物的分摊数额。"

如果共同海损根据美国的法律和实践进行理算，则适用新杰森条款(New Jason Clause)："如果在航次开始以前或以后，由于不论是疏忽与否的任何原因而引起的意外、危险、损害或灾难，而根据法令、契约或其他规定，承运人对此类事件或其后果都不负责，则货物托运人、收货人或货主应在共同海损中与承运人一起分担可能构成或可能发生的具有共同海损性质的牺牲、损失或费用，并应支付关于货物方面所发生的救助费用或特殊费用。如救助船舶为本承运人所有或经营，则其救助费用应当如同该救助船舶是第三者所有一样，全额支付。承运人或其代理人所认为足以支付货物方面的预计分摊款额及其救助费用和特殊费用的保证金，如有需要，应由货方、托运人、收货人或货主在提货之前给予承运人"。

新杰森条款主要针对共同海损的理算地点在美国与美国航线的货物运输，是针对美国法的独特之处而定的。在租船合同和提单中加入新杰森条款，说明船舶所有人一方有错(主要是航行疏忽)，但可以免责，则货主不得拒绝分摊共同海损。

在我国，中国国际贸易促进委员会于 1975 年制定了《北京理算规则》，我国的当事方也可选用该规则。

5.2.19 代理

代理条款主要是约定由船舶所有人委托船舶代理人，还是承租人委托船舶代理人，代

办船舶在港的业务。在指定船舶代理人的问题上，船舶所有人和承租人为了维护各自的利益，都争取自己取得指定代理人的权利。通常，租船合同条款规定由船舶所有人指定代理人。但也有航次租船合同都会约定由承租人指定船舶代理人，而如有利益冲突时，代理人会偏袒承租人而不是船舶所有人，因此，船舶所有人要任命一个保护代理人(protective agent)。

5.2.20 佣金

当租船经纪人介入租船合同的洽谈和签约时，船舶所有人应当向租船经纪人支付佣金。通常租船合同都规定佣金按已赚取运费的若干百分比支付，1994年金康合同除运费外，亏舱费与滞期费也要支付佣金给经纪人。不这样写明，就无法说明有为亏舱费与滞期费支付佣金的默示责任。

原则上佣金应在收取运费之后支付，但根据合同中的特别约定，也可能规定在签订租船合同或装货完毕后支付；也可能约定，不论合同履行与否，也不论船舶是否灭失，均须支付佣金。合同不履行时，由责任方向经纪人支付按估算的运费确定的佣金的一部分，作为经纪人所花费用和工作的补偿。

5.2.21 免责条款

1. 罢工条款

罢工条款(General Strike Clause)是船舶所有人为了在港口爆发罢工或停工时免于对罢工或停工所造成的后果承担责任，而在合同中列明的条款。但罢工必须与工资或雇佣条件有关，如是支援其他工人罢工，其他工人的罢工也必须与工资或雇佣条件有关。主要包括以下内容。

(1) 当船舶从上一港口准备启航时，或在驶往装货港的途中，或在抵港后，如因罢工或停工而影响全部或部分货物装船，船长或船舶所有人可以要求承租人声明同意按没有发生罢工或停工的情况计算装卸时间。如承租人未在24小时内以书面(必要时以传真)的形式做出声明，船舶所有人有解除合同的选择权。如果部分货物已经装船，则船舶所有人必须运送该货物(运费仅按装船的数量支付)，但有权按自己的利益在途中揽运其他货物。

(2) 当船舶抵达卸货港或港外之时或之后，如由于罢工或停工而影响货物的卸载，并且在48小时内未能解决时，收货人可选择使船舶等待到罢工或停工结束，并在规定的装卸时间届满后，支付半数滞期费，或者指示船舶驶往一个没有因罢工或停工而延误和没有危险的安全港口卸货。这种指令应在船长或船舶所有人将影响卸货的罢工或停工情况通知承租人后48小时内发出。在这种港口交付货物时，本租船合同和提单中的所有条款都将适用，并且，船舶应和原目的港卸货一样，收取相同的运费，但当到替代港口的距离超过100海里时，在替代港所交付的货物运费应按比例增加。

(3) 除了上述规定外，承租人和船舶所有人对任何罢工或停工而无法或影响货物装卸所引起的后果均不负责任。

2. 战争风险

1994年金康合同采用了“1993年航次租船合同战争条款”(Voywar 1993)，对“船舶

所有人”和“战争风险”(war risks)作了新的解释，增加了新的风险“the laying of mines (whether actual or reported)，acts of terrorists，acts of hostility or malicious damage”等。

Voywar 1993 更保障船舶所有人的利益，主要包括以下内容。

(1) 本条定义。

①“船舶东”指船舶所有人、光船承租人、实际承运人、船舶经营人或其他管理人员，或船长。

②“战争风险”包括任何实际的或预料的战争、敌对行为、军事行动、内战、内乱或革命、破坏活动、海盗行为、侵略行为、敌对或恶意行为、封锁，或任何个人、团体、侵略者、政府、交战国或组织宣布为封锁的任何行动(无论是针对所有船舶或某一船旗的船舶，或针对某种货物或船员)，且根据船长和/或船舶所有人的合理判断，可能或似乎或将对船舶、其货物、船员或船上其他人员构成危险。

(2) 如在船舶开始装货前的任何时候，根据船长和/或船舶所有人的合理判断，发现履行合同或部分履行合同将使船舶、船长或船员和货物在航次任何阶段遭受战争风险，则船舶所有人有权告知承租人解除本租船合同，或拒绝履行部分合同。如果该租船合同规定了装卸港的范围，且承租人指定的港口将使船舶、货物、船员或其他船上人员遭受战争风险，船舶所有人应首先要求承租人指定在范围内的其他港口，仅在承租人收到该要求 48 小时后仍未指定安全港时有权解除租船合同。

(3) 无论在开始装货后或在卸货结束前的航行的任何阶段，根据船长和/或船舶所有人的合理判断，发现船舶、货物(或部分货物)、船员或船上其他人员将遭受战争风险，则不能要求船长继续装货或继续航程或部分航程或签发提单，或通过任何运河或水道，或前往或滞留在任何港口。如发生此种情况，船舶所有人应通知承租人指定卸货的安全港口。如在收到该通知 48 小时后，承租人未指定所述港口，船舶所有人有权选择在任何安全港口(包括装货港)卸下货物，并视为合同的全部履行。船舶所有人有权从承租人那里得到因该卸货造成的额外支出。如在非装货港卸货，则就像货物运达至目的地一样，船舶所有人有权收取全部运费，如超过原卸港 100 海里，则按距离收取额外运费，且船舶所有人有权因该支出和运费留置货物。

(4) 如在装货开始后，根据船长和/或船舶所有人的合理判断，发现船舶、货物(或部分货物)、船员或船上其他人员将在正常和习惯航线(包括运河和水道)中遭受战争风险，且有一条至卸货港的较长航线，则船舶所有人应通知承租人将采用该航线。在此情况下，如总的航行距离超过原航线 100 海里，则船舶所有人有权按距离收取额外运费。

(5) 船舶可以自由：

① 服从船旗国或根据法律船舶所有人应遵守的国家，或其他政府或团体或组织所发出的有关装载、离港、到港、航线、护航、挂港、停航、目的港、地区、水域、卸载、交货或任何其他方面的任何命令、指令或建议；

② 服从任何个人依据本船的战争险条款有权发出的任何命令、指令或建议；

③ 服从联合国安全理事会的提议、欧盟指令，或其他任何有权利国家的团体所发出的指令，船舶所有人应遵守的国际法和其他强制性命令和指令；

④ 在任何港口卸货或部分货物，该货物可能使船舶因视为走私而被充公；

⑤ 挂靠任何港口以调换船员或部分船员或船上的其他人员，因有理由认为他们可能被埋葬、入狱或受制裁；

⑥ 当根据本条规定未装货或已卸货时，船舶所有人为其自身利益装运其他货物，并运至其他港口，无论是向前或返回或与正常或习惯航线相反航行。

(6) 如根据本条(2)至(5)款规定而作为或不作为，都不得视为绕航，而应视为本租船合同的完全履行。

3. 冰冻条款

冰冻条款(General Ice Clause)的重要性不是很高，在东南亚、中国等地区，冰冻条款几乎没有作用，主要包括以下内容。

1) 装货港冰冻条款

(1) 当船舶准备从上一港口开航时，或在航程中的任何时候，或在船舶抵达时，因冰冻而不能进入装货港，或者在船舶抵港后发生冰冻，船长可以因担心船舶被冻结而决定不装运货物离港，本租船合同因此失效。

(2) 如在装货过程中，船长因担心船舶被冻结而认为离港更有利时，可以决定载运已装船的货物离港，并可为了船舶所有人的利益将船舶驶往任何其他港口揽载货物运至包括卸货港在内的任何其他港口。根据本租船合同已装船的任何部分货物，在不因此增加收货人额外费用的条件下，由船舶所有人转运至目的港并承担费用，但运费仍应支付，此运费按交付的货物数量计付(若为整笔运费，则按比例支付)，所有其他条件遵循租船合同。

(3) 如装货港不止一个，并且其中一个或数个因冰冻而关闭，船长或船舶所有人可选择在不冻港装载部分货物，并按(1)款规定，为了其自身利益而在其他地点揽载货物，或者当承租人不同意在不冻港装载货物时，宣布本租船合同失效。

(4) 本冰冻条款不适用春季。

2) 卸货港冰冻条款

(1) 如船舶因冰冻(春季除外)而不能抵达卸货港，收货人可选择使船舶等候至恢复通航，并支付滞期费，或指示船舶驶往一个安全并能立即驶入并安全卸货而没有因冰冻而滞留风险的港口。这种指示应在船长或船舶所有人向承租人发出船舶不能抵达目的港通知后 48 小时做出。

(2) 如在卸货期间，船长担心船舶被冻结而认为离港更为有利时，可以决定载运船上货物离港，并驶往能驶入并能安全卸货的最近港口。

(3) 在此种港口交货时，提单上的所有条件应适用，船舶应按其在原目的港卸货一样，收取相同运费。但如到达替代港口的距离超过 100 海里，则在替代港口交付货物的运费应按比例增加。

5.3 定期租船合同

在定期租船合同的标准格式中，使用最广泛的是以北欧船舶所有人为中心，以世界不定期船舶所有人(包括租船经纪人)为成员的 BIMCO 制定的，英国航运公会承认的“统一定期租船合同”，以及由美国土产交易所编制的，作为政府格式(government form)，简称“土产格式”(NYPE form)的定期租船合同。

“统一定期租船合同”格式侧重于维护船舶所有人的利益；美国土产交易所格式虽然也有人认为它侧重于维护承租人的利益，但一般认为它的条款较“统一定期租船合同”格式更公平一些，并没有过于偏袒承租人的利益。现行使用的NYPE'93得到BIMCO和ASBA的推荐，内容比较全面，并得到较为广泛的使用。

当然，出租人和承租人双方往往只是以标准格式为基础，经过反复磋商，对其中的条款进行增删取舍，或者另行加入附加条款，最终订立租船合同条款的。以NYPE'93为例，定期租船合同的主要条款由以下部分组成。

5.3.1 船舶概况

对承租人而言，船舶概况的内容是经营船舶、计算营运效益的重要依据，因此，船舶所有人所提供的船舶资料的准确性对承租人至关重要。如果船舶的实际情况与合同中规定的情况不符，承租人有权向船舶所有人索赔，如果不符合的内容构成合同的条件，甚至可以取消合同。一般来说，这里的准确性只是针对签订合同之时，但是在船速方面，法律上将准确说明的时间延后为交船之时，因为从签订合同到交船有一段时间，期间会因为船底严重积污等问题导致船速下降。

在船舶概述的各个项目中，载重量（deadweight capacity）、船速和燃油消耗是与承租人的经济利益密切相关的项目，也是最容易引起争议的，对这些项目的约定，要特别注意。

1. 载重量

载重量是表明船舶载货能力的指标。承租人租入船舶后，在实际营运中发现船舶实际的载货能力达不到租船合同所规定的水平，致使承租人的经济利益受损时，船舶所有人必须承担违约责任。

定期租船合同中所规定的船舶载重量包括一定限额的淡水和物料。NYPE'93中规定由双方约定一个淡水和物料的限额。船舶所有人必须把淡水和物料限制在订明的限额内，保证承租人充分利用船舶载重量，否则要承担承租人少装货物的损失。

2. 船速和燃料消耗

船速和燃油消耗是定期租船合同下不同于航次租船合同的两项重要说明。定期租船合同下，承租人按租期长短支付租金，所以船速的高低会直接影响承租人的经济效益。此外，燃油费是由承租人承担的，所以燃油消耗量的多少也与承租人的营运成本密切相关。因此，船舶所有人有义务提供符合合同规定的船速及燃油消耗的船舶，否则承租人可以向船舶所有人提出船速索赔和燃油消耗量索赔。

NYPE'93中关于船速及燃油消耗量的规定是“在良好天气条件下，风力达到包括最大风力蒲氏风级________级，船舶满载航行时船速大约________节，消耗大约________长吨/公吨的________（燃油）”。

定期租船合同中，船舶所有人对于船舶航速的保证为交船当时，船舶必须达到合同规定的大约航速，如果船舶实际航速达不到合同规定的要求，承租人可以提出船速索赔。但是，如果在交船后的整个租期内船速有所降低，船舶所有人就不一定承担违约责任，除非合同中明确为“在整个租期内大约________节”。这时船舶必须始终保持合同所规定的大

约航速，否则船舶所有人应承担违约责任。

“良好天气条件”通常是指蒲氏风级 4 级风(风速最高不超过 16 节)，但这不是绝对的。例如，对于惯常在风平浪静的湖面上航行的小船，风速达蒲氏 2 级属于良好天气，但遇上第 4 级已属异常；而对于走越洋航线的超级油轮(very large crude carrier，VLCC)来说可能风速达到蒲氏 6 级仍算好天气。NYPE'93 中允许双方协议一个良好天气的准则。良好天气也不仅仅指风力，海浪对航速的影响也很大。因此，在签订租船合同针对“良好天气”时，除了说明风力外，最好还要说明海浪的大小，如道格拉斯浪级(Douglas sea scale)3 节浪(浪高不超过 35 英尺)。

合同中常在所规定的航速前加上一个“大约”，意味着对船舶所有人在合同中所承诺的船速，允许一个上下浮动的范围。对于这个浮动的范围，法院的很多判例认为不超过航速的 5%或半节。

定期租船合同中对船舶航行每天的燃料消耗定额作出规定，当船舶每天实际的燃料消耗超过合同规定的定额，并直接给承租人带来经济损失时，承租人可以向船舶所有人提出损害赔偿的要求。

然而，船舶的燃料是由承租人负责安排的，如果承租人使用品质低劣的燃料，导致燃料消耗的增加，对此，船舶所有人不承担责任。不仅如此，使用带有杂质的燃油可能会造成船舶机械故障，甚至可能使主机损坏，失去动力，从而产生拖带及共同海损。因此船舶所有人最好在租船合同中订入一条“燃油品质条款”(Bunker Quality Clause)，规定“承租人应提供质量适合发动船舶主机和辅机的燃油，对由于承租人使用不适合的燃油或者不符合协议约定的燃油造成船舶的主机和辅机的任何损害，出租人保留其向承租人提出索赔的权利。而且，如果承租人提供的燃油与协议的规定不一致，或者不适合发动船舶主机或辅机，则出租人对任何营运中船速的降低和/或燃油消耗量的增加不负责任，对任何时间损失和任何其他后果亦不负责任。只有承租人使用符合品质要求的燃料时，其实际消耗量超过合同规定的定额，船舶所有人才承担违约赔偿责任”。

5.3.2 租期

租期是定期租船合同中比较重要的条款之一，因为它不仅涉及承租人使用船舶的期限，还涉及租金支付的问题。

定期租船合同中关于租船期间，一般以“月”为单位规定。“月”有两种含义。一种是指日历月(calendar month)，即按日历的实有天数作为 1 个月；另一种是规定每个月 30 天(twelve month of thirty days)。很明显，以日历月为 1 个月对于承租人有利。

租期从交船之时起算至还船时截止。关于租期有以下确定的方法。

(1) 订明固定的期间，如 6 个月，法律在解释上可以给予一个合理的宽限期。只要承租人在宽限期内还船，即使已过了订明的期限，租船合同仍然有效，承租人并没有违约，在这段期间前加上“大约”效果一样。

(2) 除订明固定的期间外还明确规定宽限期，如 6 个月，或多或少 15 天由承租人选择(6 month，15 days more or less at the charterer's option)，法律不再默示包括任何的宽限期，只要在承租人选择的上下幅度范围内还船都不视为违约。

(3) 规定最小和最大期限，如不超过 18 个月，不低于 12 个月(not more than 18

month, not less than 12 months)，规定的上、下限是严格的，法律不再给予宽限期，因此不允许有任何延误。即使超出租期一天，也视为承租人违约，要负责赔偿船舶所有人的损失。

(4)“3＋3”(3 month plus 3 month at charterer's option)，是指双方签订的期租合同为三个月，但在这三个月届满时，由合同规定的一方选择是否续约三个月，在续约期间，原合同的条款基本不变。如果市场行情不好，承租人可以取消签订后三个月的合同，但可以另签订合同，租金降低。

5.3.3 交船/还船

交船是指出租人按照合同约定的时间、地点，将合同中指定的船舶交给承租人使用的行为；还船是指承租人在合同规定的租期届满时，将船舶还给船舶所有人的行为。定期租船合同都订有交船和还船条款，以明确双方在交/还船时的责任。条款主要包括以下内容。

1. 交船/还船时间

1) 交船时间与解约日

关于交船的时间，在租船合同中既可规定一个具体的交船时间，也可以规定一个最迟的交船时间，但更普遍的做法是规定一个交船期限，即不早于××日或不晚于××日。

交船时间与解约日有着密切的联系。如果船舶所有人在解约日之前或之时未能做好交船准备，承租人有解除本租船合同的选择权。但承租人不得晚于规定的时间行使该选择权，否则被视为弃权。在解约日之前做好交船准备，不仅指抵达指定的交船地点，还要依照租船合同规定，在各方面做好装货准备。

在定期租船合同内，给予承租人解除合同的权利，使船舶所有人在一定程度上受制于承租人。有时船舶空放到交船地点后，承租人才决定取消合同。船舶所有人为避免被动和遭受不必要的损失，也会在租船合同中订入询问条款。

2) 还船时间

原则上，租期届满的日期应为还船日期，对于一个涉及多个航次的定期租船，完成最后航次的日期应为合同约定的还船日期，但实践中很少有船完成最后航次的日期恰好与租期届满之日相吻合，常常出现早期还船(underlap)或超期还船(overlap)的情况。早期还船和超期还船主要取决于承租人使用船舶的最后航次(final voyage)的时间。

早期还船是指实际还船日期早于合同规定的应还船日期，在早期还船的情况下，船舶所有人可以接受还船，并有权索赔因提前还船所遭受的损失，但船舶所有人有义务采取合理措施安排船舶尽快投入营运，以减少损失。

超期还船是指承租人在租期届满之后还船。若承租人的最后一个航次使用船舶超过了租期，法律上按该航次是合法还是非法分别对待。一般认为，如果船舶不履行最后航次而早期还船，当超期还船的天数不超过如果早期还船的天数，则该航次为合法的最后航次。反之，如果超期还船的天数超过早期还船的天数，则为非法的最后航次。

如果是合法的最后航次，则船长有义务听从承租人所做出的航行指示。对于非法的最后航次的指示，船长有权拒绝，并请求承租人重新指定一个合法的最后航次。如果承租人坚持履行原航次，则可视为承租人毁约而终止合同，出租人可对超出租期以外的损失向承租人索赔。如果船长执行了承租人的指示，出租人仍可就超出的天数索赔，即出租人有权

要求承租人支付租金直至还船。

NYPE'93 规定交/还船时间以格林尼治平时为准。

2. 交船/还船地点

交船/还船的地点通常由承租人指定，常用的约定方法有以下几种。

(1) 抵达某港交船(arrival ×××Port)。租船的交船地点是较为广泛的，一般的定期租船只要进入指定港口的港区，即算抵达交船地点。

(2) 泊位交船(at the berth)。合同中约定的交船地点是明确指定港内的一个安全泊位或列明泊位，则船舶所有人须自付费用聘用引航员将船舶引至该泊位。

(3) 到达引航站交船(on arrival pilot station，APS)。以到达引航站为交船地点，对船舶所有人比较有利，因为引航站一般都在港外，船舶只要在合同规定的时间内抵达该港的引航站即可电告承租人履约交船。不论是否实际履行交船手续，均视为船舶所有人已经依约交船，从而避免可能因港口拥挤带来的风险和损失。

(4) 引航员登船时交船(on taking inward pilot，TIP)。以引航员登船对船舶所有人来说没有以到达引航站为交船地点有利，因为即使船舶已抵达交船港的引航站，只要引航员没有登船，船舶所有人即不算履行了交船义务，由此引起的时间损失仍由船舶所有人承担。

关于还船地点，通常有以下几种约定方法：①明确约定一个港口，这对出租人有利；②约定几个港口，供承租人选择；③约定一个区域，供承租人选择具体地点。另外，还会规定"引航员离船"(drop off pilot，DOP)时还船。

承租人未能在约定的地点还船属于违约行为。如果承租人坚持还船，船舶所有人应该接受，但可以向承租人索赔损失。

3. 交船/还船时的船舶状态

交船时的船舶状态是定期租船合同中的主要条款之一，它包括两个方面，一是船舶的适航状态；二是交船时船上所剩余的燃油(remaining on board，ROB)。

船舶所有人必须保证船舶按合同的约定交给承租人时应处于适航状态，即最初适航(initial seaworthiness)。这里的适航义务是广义的，不仅包括船舶本身的适航，如船体要水密、坚实、牢固，机器设备处于良好状态，各种证书齐全、有效，还包括适当地配备船员，船员数额符合要求，适当地装备和供应船舶及货舱适于货物运输等。但船舶只要适合于普通货物的运输，不必满足任何一种货物的特殊要求即可，除非合同中有特别要求。

如果交船时的船舶状态不符合合同规定的条件，承租人有权拒绝接受该交付的船舶，直至船舶所有人依约准备妥当为止，并可索赔因此而遭受的损失。

我国《海商法》第 132 条规定："出租人交付船舶时，应当做到谨慎处理，使船舶适航。交付的船舶应当适于约定的用途。"因此，如果合同规定允许装运某类货物，而该货物对运输设备和条件有特殊要求，则出租人有义务满足该特殊要求，否则就违反了适航义务。此外，第 132 条还规定："出租人违反前款规定的，承租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失"。

承租人应在船舶与交船时同样的良好状态下还船，即承租人负有使船舶恢复到原来状态的义务。当然，还船时的良好状态应除去一些自然磨损(ordinary wear and tear)，即不是疏忽引起的损坏，而是在对一些货物装卸中不可避免的损坏，但不应是严重的损害并且

不能影响船舶的结构。例如，一些轻微的凹痕(dents)、波浪形起伏(wavings)及弯曲(bents)通常都被认为属于自然磨损范围之内。如果还船时，船舶有超出自然磨损以外的损坏，即使船舶所有人无法证明承租人有任何疏忽，承租人在本条款下仍要负责。

我国《海商法》第142条规定："承租人向出租人交还船舶时，该船舶应当具有与出租人交船时相同的良好状态，但是船舶本身的自然磨损除外。船舶未能保持与交船时相同的良好状态的，承租人应当负责修复或者给予赔偿。"

定期租船的营运、航行和装卸等都是由承租人负责的，因此，由此而造成的船舶损害应由承租人负责。为了分清船舶损坏的原因和责任，在交船/还船时，船舶所有人和承租人双方的船舶检验人必须进行认真的船舶检验，即起租—退租检验，也称为"交船/还船检验"。在交船和还船前，双方当事人自负费用指定各自的验船师，分别在船舶到达第一个装货港/最后一个卸货港之前进行起租—退租联合检验，以确定船上所存的燃油量和船舶状态，每次检验后应做出一份联合检验报告，这是交船/还船后编制交船证书和还船证书的重要证据。交船检验由承租人承担时间损失，还船检验由出租人承担时间损失。

4. 交船/还船时船上剩余燃油

承租人在交船时，出租人在还船时，应接受并支付船上的所有燃油和柴油。定期租船合同中通常都对交船/还船时船上剩余的燃油数量及价格做出明确规定。合同中通常对燃油数量规定一个上、下限。

关于交船/还船燃油价格的确定，有以下几种习惯方法：①按当时的市场价格，不包括其他因提供燃油而发生的费用；②按合同双方约定的价格，如果是一个较长的起租合同，订明的价格可能会与当时的市场价格相差很大，因此这种方式比较适合短期的租船合同，该做法也是在实践中最常见的；③按最近的主要加油港的价格计算，但最近的主要加油港的确定会有争议，某些情况下会带来识别上的困难；④按最后一次船舶加油的实际发票价格。

5. 交船/还船通知

为了使承租人便于安排配船和配货，并做好接船准备，租船合同中规定在交船之前，船舶所有人有事先通知承租人的义务，即向承租人发出交船通知。实践中，船舶所有人一般在交船日期前每隔一段时间将预期交船时间或者确切的交船时间通知承租人。例如，离交船日期还有10天、7天、5天的时候分别发一次通知，告知承租人预期交船时间；离交船日期还有3天、1天的时候分别发一次通知，这时告知承租人确切的交船时间。

为使船舶所有人便于安排还船后的船舶营运，并做好从承租人那里接船的准备工作，定期租船合同中会规定在还船前承租人有向船舶所有人发出还船通知的义务。双方将约定的提前给出通知的天数积载于租船合同中，该通知时间不包括递交通知的当天。一般所有的还船通知，承租人都会坚持只能给出预期的或估计的还船时间，因为船期不容易掌握，受卸港装卸率、天气状况等因素的影响。

5.3.4 除外货物/危险货物

NYPE'93中关于装载货物的种类，规定只能装运合法货物(lawful merchandise)，不

包括任何危险性、伤害性、易燃性或者腐蚀性的货物。所谓合法货物，是指依据船旗国法律、装卸港当地法律及期租合同使用法律允许装运的货物。

除外货物是指在租期内，承租人不能使用船舶装运的货物。如果合同中没有列明除外，只要是合法货物，即使该轮不大适宜装运的货物，承租人就有权装运。装运后引起的必然的可以预见的费用及损失，承租人亦无须负赔偿责任。因此，对于一些特殊货物，船舶所有人不愿意装运，就应在合同中明确除外，如废铁、盐等。

危险货物是指会对船舶船员或/和其他货物造成危险的货物，应以该货物有无潜在危险为标准，而不一定只是国际海运危险货物规则(International Maritime Dangerous Goods Code，IMDG CODE)中的危险货物。

根据英国普通法的规定，即使合同没有明确规定是否允许装运危险货物，承租人仍负有一项严格的责任，即不能装运一个合理谨慎的船长也无法知悉有特殊潜在危险的货物。所谓严格的责任，是指即使承租人是无辜的，无法知悉货物的危险，仍然要承担责任。为了使船长知悉或者掌握某种货物有潜在危险的资料，从而避免危险，承租人有责任对装运货物的危险性向出租人提出建议，否则即是违约。如果出租人没有同意与知悉该货物的危险性时，即使货物已经装船，船长都可以将货物卸掉或抛弃，而且承租人或发货人要负责赔偿损失和费用。但如果出租人知道或应该知道这种危险性，只能在该危险品真正产生危险时才可以将货物卸掉或抛弃。

在NYPE'93中，已明确规定禁止装运活动物、武器、弹药、爆炸品、核材料和放射性材料等，即使该货物经包装处理可以安全装运，但仍然会禁止装运。另外，NYPE'93也明确地说明在双方同意的限额内，对于IMO规定的IMDG货物，只要能够证明处理、包装、装运等完全依照IMO规定，也是可以接受的。

我国《海商法》第135条规定，承租人保证运输合法货物，将船舶用于活动物或危险货物的，应当事先征得出租人的同意。

5.3.5 航行区域

所谓航行区域是指租船合同规定的本船可以航行的限定范围。这个限定范围一般是由船舶所有人和承租人在签定合同时商定后记入合同的。

NYPE'93规定船舶只能航行于合法的安全港口或地点，保证停靠港口、泊位或其他地点的安全是承租人的一项义务。承租人应当保证指定港口时这个港口预期是安全的，包括自然上的安全和政治上的安全，如指定后该港口变得不安全，必须另行指定一个安全港口。

承租人要对指定不安全港口而造成出租人的损失负责，但该损失与不安全港口之间要有直接的因果关系。因突发事件造成的港口的不安全性，承租人可以免责。

在定期租船合同中对船舶的航行区域具有以下规定。

(1) 船舶技术证书及船舶保险单列明的航行区域之内。

(2) 该航行区域必须与船籍国签订航海贸易协定。

(3) 冬季高纬度地区或危险区域除外。

(4) 在签订租船合同时已经明确知道有战争危险的地区或国家除外。

原则上，承租人应该严格按照合同中规定的航行区域安排营运。如果必须航行于

除外区域，应事先征得船舶所有人的同意，但承租人应按要求支付额外的保险费，并承担由此可能造成船舶损坏及其他损失的责任，否则，船长可以拒绝承租人的命令和指示。

我国《海商法》第134条规定："承租人应当保证船舶在约定航区内的安全港口或者地点之间从事约定的海上运输。承租人违反前款规定的，出租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。"

5.3.6 出租人负责的事项

定期租船中，船舶所有人承担船舶的固定费用，即船舶不营运也会发生的成本，包括船舶保险费、全部伙食费，舱室、甲板，机舱费和其他必要的物料费，包括锅炉用淡水费；并支付船员的工资，上船和离船的领事费，以及与船员有关的港口服务费。

船舶保险费包括船壳险(hull insurance)，即对船体，船机和船舶属具的保险，还包括船舶所有人对第三人的责任，如碰撞责任。保险公司一般不保的风险有人身伤亡、油污罚款、货损货差的赔偿责任(由承租人向保赔协会投保)。此外，船舶所有人也要负担附加保险费(additional premium)，如驶往战区要加保战争险，驶往航行区域以外的地区要付附加保险费等，除非能证明加保的原因是由于租船人违约造成的，否则附加保险费是不能转嫁给承租人的。有时合同中会以明确条款或附加条款的方式要求附加保险费由承租人承担。

出租人应维持船级并使船体、船机和设备在租期内处于充分有效状态，配备足够的胜任的高级船员和普通船员，称为"船舶适航维持条款"，是出租人维持船舶适航的义务，与船舶的最初适航构成全部适航条款。维持义务贯穿在整个租期内，是对交船时最初适航保证的补充，只要出租人尽到合理谨慎提供并维持船舶处于这种状态即可，并不是绝对义务。

我国《海商法》第133条第1款规定："船舶在租期内不符合约定的适航状态或者其他状态，出租人应当采取可能的合理措施，使之尽快恢复。"

5.3.7 承租人负责的事项

在租期内，承租人负担船舶的营运成本，包括提供并支付所有燃油费、港口使费，与承租人的经营成本有关的所有通信费用、引航费、拖带费、代理费、佣金、领事费(有关船员或船旗的领事费除外)，出租人负责的费用以外的所有其他通常费用。

承租人提供并支付上述事项是一项绝对义务。但是，当船舶由于其本身应负责的原因(并非由于恶劣天气)而进港时，则所产生的所有费用由出租人支付。

承租人应提供并支付必要的垫舱物料，以及特殊运输或特殊货物所需的任何额外设备，但出租人应允许承租人使用船上已有的任何垫舱物料。在还船前，承租人应自负费用和时间将其提供的垫舱物料和设备移走。

船舶由于船员生病而被指令熏舱时，由出租人负担费用。由于船舶按本租船合同进行营运期间所装运的货物或者所挂靠的港口的原因，船舶被指令熏舱时，由承租人负担费用。

5.3.8 航次履行

1. 使用条款

使用条款(employment clause)是指“船长应使船舶在航次中尽快速遣，并与船员向承租人提供习惯性的协助，如同船舶仍在出租人的支配下。船长(尽管由出租人任命)在有关船舶使用和代理方面应服从承租人的指示和命令。”

出租人应在不中断地、尽当时可能情况及安全允许的情况下，尽快完成航次，即合理速遣。如果船舶进入不合理的避难港或进行不合理的停留，或拒绝驶往承租人指示的合理港口，或错误地拒绝装货或卸货，致使未能及时完成航次的，都属于未尽到合理速遣的义务。关于习惯性的协助，一般包括装卸前后开舱关舱、备妥船上吊杆吊机等，但最好在合同中订明。

虽然船长是船舶所有人雇佣并任命的，但在定期租船合同下，船长视为承租人的雇佣人员或代理人，有义务听从承租人关于营运方面的命令和指示。但关于船舶航行安全方面及船舶管理方面，船长仍应听从出租人的命令和指示。即使承租人在此方面的事务发出命令及指示，船长或船舶所有人也可拒绝执行而不构成违约。如果船长听从了承租人有关船舶安全及航行方面的指示，造成船舶的损害是不能向承租人索赔的。

承租人发出的命令与指示不能有欺诈性，如要求船长倒签提单，明知货物表面状况不良却要求船长签发清洁提单；所签发提单上要记载的货量多于实际装船的重量；不挂靠提单上的目的港等。船长有权不听从这些指示及命令。

法律默示若船长因诚实与善意地(honestly and bona fide)听从承租人的命令及指示而使船舶遭受损失，承租人应赔偿船舶所有人，但出租人有义务采取合理措施并努力减少损失。船舶遭受的损失与听从承租人指示之间必须具有因果关系。如果承租人要求船长签发提单，若出租人对承租人以外的提单持有人承担的责任超出定期租船合同规定的责任，超出的部分可向承租人追偿，是定期租船合同的本质特征。

我国《海商法》第136条规定：“承租人有权就船舶的营运向船长发出指示，但是不得违反定期租船合同的约定。”

2. 承租人负责的工作

定期租船合同中规定承租人在船长的监督下负责装卸货、平舱、积载和加固等工作。但承租人只负责装货港和卸货港的上述工作，不包括中途避难港。若船舶在驶往避难港的途中装卸货物要搬移货物以方便船舶修理，应由船舶所有人自己负责，但这些费用可作为共同海损的一部分由共同利益方分摊。若出租人想让承租人也对中途避难港的上述工作负责，就必须在合同中订明“……在整个租期内，承租人负责装、卸、平舱……”。此外，承租人负责的工作的费用和风险由承租人承担，除非能证明是由船舶所有人的违约行为引起的。

尽管装卸工作是在船长的监督之下，但并不意味着承租人的任何责任都转嫁到船长身上。因为这种监督只是船长的权利，而非义务，事实上，船长在港内业务很繁忙，往往不会对装卸工作进行全面有效的监督。但如果承租人在“监督”一词之后加上“及责任”(and responsibility)，只要承租人没有积极参与装卸工作，则原属承租人的主要责任就转嫁给了船舶所有人。

5.3.9 租金支付和撤船

1. 租金支付

租金是承租人在使用船舶期间，按使用时间和约定的租金率计算支付给船舶所有人的报酬。关于租金率，有两种规定方式，一是整条船每天××美元，二是每一船舶载重吨每30天××美元。

租金支付(payment of hire)条款是定期租船合同中的重要条款之一，关于租金的支付，租船合同中首先要约定支付的方式、时间、地点和币种。例如，规定“租金应按日以××货币，或以美元支付给出租人或其指定的受款人，且每半个月预付一次”。

租船合同中一般会规定以美元或其他币种现金支付(in cash)。在今天多元化的银行付款方法下，现金支付应有一个广泛的解释，如银行转账单(inter bank transfers)、银行汇票(banker' drafts)、银行支付单(payment slips)等都可视为现金方式支付。但这种支付方式必须满足两个条件，一是一旦支付，不能撤回或收回；二是使出租人无条件地立即使用租金。关于租金支付的时间是指租金到达船舶所有人所在银行的时间，而不是承租人汇出租金的时间或通知船舶所有人汇出的时间。

对于每期租金的支付方式，一般来说，租船合同中都规定按每一个月或半个月预付租金。NYPE'93中规定“每半月预付一次”。所谓预付是指租金应在支付日之前或当天支付，不得晚于支付日支付的行为。对于承租人而言，准时支付租金是其一项绝对义务。

如果支付最后一期租金和/或倒数第二期租金之时，船舶在驶往还船港的航程中，承租人应合理估计一个完成该航次所必要的时间，并支付估计的租金。如果完成最后航次的时间超过估计的必要时间，承租人应对超期部分按天支付租金。

最后航次分合法的最后航次和非法的最后航次两种。对于合法的最后航次，承租人仍然有准时还船的严格责任，不管超期还船是由于合同双方负责的原因，还是由于承租人违约造成的，对于超期部分，承租人应以合同租金率与市场租金率之中较高的支付租金。对于非法的超期还船，就超期部分，也是按合同租金率与市场租金率之中较高的支付租金。但合法的最后航次与非法的最后航次的区别在于前者船舶所有人不得拒绝履行而后者船舶所有人可以拒绝执行。

我国《海商法》第143条规定：“经合理计算，完成最后航次的日期约为合同约定的还船日期，但可能超过合同约定的还船日期的，承租人有权超期用船以完成该航次。超期期间，承租人应当按照合同约定的租金率支付租金；市场的租金率高于合同约定的租金率的，承租人应当按照市场租金率支付租金。”

承租人在整个租期内，从交船开始到还船为止的整个期间内有不间断地向船舶所有人支付租金的义务，除非另有约定。承租人只有在两种情况下可以停止支付租金，一是合同内订明某些情况下引起的时间损失是停付租金的，如船舶入坞、机器故障、搁浅情况下承租人有权停付租金；二是承租人能够证明时间损失是由于出租人违约行为所造成的，这期间的租金可以作为损失赔偿而索赔。

除了准时支付租金外，承租人还必须全额支付租金，不得做任何扣减，除非法律上或合同中允许可以扣减。如合同中订明，如因船长的请求，承租人为出租人预垫的应由出租人承担的正常开支(disbursements)包括2.5%的佣金，停租期内的租金，船上自用燃油

(domestic fuel)、船上剩余燃油的估计价格，以及由于船体、船机、设备的缺陷而造成的船速索赔及燃油消耗量索赔等可以在租金中扣减。

与使用船舶无关的损失不能在租金中扣减，如货物索赔、船舶撞毁承租人码头设施的索赔、为付经纪人佣金等均不能在租金中扣减，除非另有约定。

2. 撤船

除以上情况外，按时支付全额租金是承租人的绝对责任，如果承租人未按时支付全额租金，船舶所有人有权撤回船舶。当船舶所有人行使撤船权利，将船舶从承租人的营运中撤回时，定期租船合同关系也就终止。撤船权是出租人享有的权利和对出租人利益的保障，通过撤船，将其损失减低。

但实践中，造成租金晚付的许多情况并非是承租人本身的过错，而是由于银行、通信等其他方面的原因造成的。为避免出租人滥用撤船权而给承租人带来不应有的损失，承租人会在合同中加入一条“反技巧性条款”(Anti-Technicality Clause)，也称为“抵御市场波动条款”，即由于承租人或其银行一方的疏忽、过失或错误而未能准时支付租金时，出租人给予承租人一定的宽限期以支付租金，只有超过了这个宽限期，承租人仍未支付租金的，出租人有权撤船。

如果过了宽限期承租人仍未支付租金，船舶所有人可以不解除合同，但是可以停止履行合同，如不签发提单、拒绝装货或开航等，而且租金仍需照付；对于出租人中止履行其义务而产生的任何额外费用，由承租人支付。

出租人撤船的决定应在合理的时间内做出，否则将被视为放弃撤船权。一般来说，如果合同规定提前 30 天支付租金，而承租人未按时支付，船舶所有人可在 7 天内撤船；如果合同规定提前 15 天支付，船舶所有人可在 4 天内撤船，否则视为弃权(waiver)。

在出租人做出撤船决定，并向承租人发出通知的情况下，撤船并不因为航次已经开始而受到影响。例如，做出撤船决定时，船舶已装载货物或驶往卸货港，出租人对于租船合同下签发的提单的持有人仍有将货物运至卸货港的义务，因此，仍要继续航次，以完成载货航次。

我国《海商法》第 140 规定：“承租人应当按照合同约定支付租金，承租人未按照合同约定支付租金的，出租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。”

5.3.10 停租

1. 停租的概念

所谓停租(off-hire)，是指在租期内，因合同约定的原因而妨碍对本船的使用时，承租人可以在停止使用期间，中断继续支付租金的一种行为。或者说，承租人可以扣除停止使用船舶期间应付租金的行为。

在租期内不间断地支付租金是承租人的一项严格责任，如果因出租人的违约行为影响到船舶的使用，承租人有权在索赔尚未成功前把合理及善意估计的损失在应该支付的租金内扣减。但如果承租人不能使用船舶不是出租人违约，如进干坞(dry-docking)；或由于出租人可以免责的事项，如船舶发生碰撞，若没有此停租条款，承租人事后不仅不能索赔，而且要照付租金。承租人为保障自己的利益，一定要在租船合同内订入停租条款。

在条款订明的停租事项下，主要因船舶本身的原因，不管出租人是否有过失，只要因这些原因引起承租人的时间损失，承租人就可以停付租金。

2. 常见的停租事项

（1）船员不足(deficiency of officers or crew)，包括在船上工作的船长、高级船员及其他船员。"不足"是指实际工作人数不足，不包括船员有不愿意工作或拒绝工作的情况。NYPE'93 的该条款增加了因"船员过失和/或船员罢工"引致的时间损失为停租原因。这样，由于船员过失为免责条款内的事项，船舶所有人对此造成的损失可以免责，承租人不能向出租人索赔，但可以停租。

（2）船体、机器及设备的故障或损坏。造成故障或损坏的原因包括机器、设备的潜在缺陷和船舶发生碰撞、搁浅等海损事故。但只有造成承租人实际时间损失时，才可以停租。例如，某船在航行途中主机发生故障，由拖船拖往目的港靠泊卸货。从出事地点至抵达卸货港期间，承租人可以停租，但抵达港口后至卸货完毕期间不能停租。因为通常卸货期间无需开动主机，此时主机是否处于良好状态与卸货无关，承租人并没有时间损失。

（3）海损事故引起的延误。船体海损事故包括船舶碰撞、搁浅等。这些事故使承租人使用船舶时有时间损失，如因发生海损事故船舶需在港口额外停留或者维修或出现其他滞留情况时，承租人就可以停租。

（4）入干坞。船舶在营运中通常要定期入干坞进行船底检查、油漆，是为了船舶的维修保养，也是为了保证船舶安全，满足船级证书要求而必须要进行的事项。船舶进干坞期间，承租人也可以停付租金。

（5）妨碍船舶处于充分有效工作状态下的任何其他原因。"任何其他原因"，根据英美法的解释，适用于"同类规则"（ejusdem generis），只能是类似于合同规定的其他原因，而不能扩展至更广的范围。如果在原因后加上"无论任何"（whatsoever），可以使含义变得较为广泛，但仍不能广泛到足以将任何原因均包括进去。一般来说此原因必须是"妨碍正常使用船舶"，对此争议较多。

"妨碍船舶处于充分有效工作状态"，是指只要船舶机器或设备部分发生故障，不能处于充分有效的工作状态，就可根据损坏或故障时间与当时作业的船舱按比例停租。例如，一台起货机坏了 5 个小时，共有 5 个船舱作业，则停租 5 个小时的 1/5，即 1 个小时。

3. "净时间损失"原则与"期间停租"原则

"净时间损失"原则是指仅对因停租原因造成的净时间损失停租，停租条款内写明"that in the event of the loss of time from"。NYPE 合同都是采用的"净时间损失"的停租条款。承租人不仅要证明发生过停租条款内订明的事项，而且要证明这些事情的发生造成自己不能有效地使用该船而带来的时间损失。即使发生了停租条款中的停租事项，但只要没有影响承租人有效地使用船舶，无法证明其有"净时间损失"，承租人也不能据此停付租金。例如，船舶起货机在航行途中出现故障，在承租人需要使用起货机之前承租人并没有时间损失，不能因此停付租金。

"期间停租"原则是指在各停租事项期间停租，直至船舶恢复到有效的状况提供服务。例如，船舶在往卸货港的途中主机发生故障，由拖船拖往目的港靠泊卸货。承租人可在主机发生故障时一直停租到安全抵达卸货港。虽然即使船舶主机没有发生故障也要花一定时

间抵达卸货港，但这段时间不会在停租中扣减，因为在“期间停租”原则下不考虑“净时间损失”。

4.“相等距离”条款

例如，某船沿着计划航线行驶，在A点主机发生故障，必须到B港进行修理，则在A至B一段时间承租人可以停租，但自离开B港后，租金又要照付。由于从B港至C港之间的距离比A港至C港远，则承租人将多付租金。为此，承租人在租船合同内加入一条“相等距离”(equi-distance)条款，使船舶再次驶回相同航向或距目的港等距离的地点时开始支付租金，这样就可以少付租金。

5. 停租期间出租人的义务及索赔权

尽管停租期间承租人有不支付租金的权利，但仍需负担合同规定的其他义务及费用，如引航费、港口费，除非合同另有明确规定。承租人要在停租时不支付其他费用，就应在其支付费用的条款内加上“在租期内”(whilst on hire)。例如，规定停租期间的燃油费用由出租人承担。

此外，停租条款的存在并不影响承租人向出租人索赔损失的权利，如果承租人能够证明引起停租的事情是由出租人违约造成的，仍可就预先支付的这段期间的租金、提供的燃油或其他利益损失向出租人索赔。

我国《海商法》第133条第2款规定：“船舶不符合约定的适航状态或者其他状态而不能正常营运连续满二十四小时的，对因此而损失的营运时间，承租人不付租金，但是上述状态是由承租人造成的除外。”

5.3.11 转租

在定期租船合同下，承租人有将租用的船舶转租给另一承租人的权利，除非合同中另有不得转租的约定。

在转租的情况下，同一艘船舶受到两份租船合同的约束，一是原出租人与原承租人之间的原租船合同(head charter party)，二是原承租人(或称为二船东)与转租承租人(sub-charterer)之间的转租合同(sub-charter party)。但是合同只对缔结合同的双方当事人有约束力，因此，转租承租人不能依据原租船合同或转租合同向原出租人提出索赔，只能根据转租合同向二船东提出；原出租人也不能依据原合同或转租合同向转租承租人主张权利，而只能根据原租船合同向原承租人提出。

原出租人承担的义务、享有的权利以原租船合同为主，不能因为转租的存在，而使原出租人增加义务或减少权利。

另外，我国《海商法》第137条规定：“承租人可以将租用的船舶转租，但是应当将转租的情况及时通知出租人。租用的船舶转租后，原租船合同约定的权利和义务不受影响。”

5.3.12 除外条款

对于天灾、公敌、火灾、君主、统治者或人民的扣留、海上、内河、船机、锅炉和航行中的所有危险和事故，以及租期内的航行错误，双方均可免责。

“天灾”、“公敌”、“火灾”是在英国法下的三个默示的免责事项。“君主、统治者或人民的扣留”对免责双方都有一定的意义。例如，船旗国征用船舶导致船舶所有人无法履行合同，要依赖这个免责。“海上、内河、船机、锅炉和航行中的所有危险和事故”是指通过合理谨慎也不能避免的海上特殊风险，不允许有人为的疏忽因素，而且该危险和事故必须局限在海上才会有。“航行错误”(errors of navigation)不包括“航行疏忽”(negligence of navigation)，与《海牙规则》中的规定不同。“错误”(error)是指客观上表现出来的错误，而“疏忽”是主观状态下的过失。“航行错误”是指船员没有过错的情况，而一般驾驶船舶和管理船舶的过失都含有主观因素，不构成这里的“错误”，所以很难通过这一条款免责。“双方均免责”是指上述免责事项对于出租人和承租人均使用，但实际上不少事项，如出现火灾、海上危险及事故等都只会去保障船舶所有人的利益，与承租人无关。

由于英美法对于除外条款作了严格解释，当事人一般很难根据此条款免责，因此租船合同中会加入一条首要条款，将美国《海上货物运输法》、《海牙规则》或《维斯比规则》关于承运人权利、义务的规定并入租船合同及根据租船合同签发的提单中，从而扩大上述免责事项的范围，如《海牙规则》下，有对“航行疏忽”的免责。但《海牙规则》下的免责也有局限性，船舶所有人要享受免责，先要履行使船舶适航的责任，而且该免责要与“装货”、“处理”、“积载”、“运送”、“照料”及“卸货”有关。另外，《海牙规则》下的免责只适用于船舶所有人。

虽然《海牙规则》只针对货物，但租船合同下的该首要条款的法律地位应是租船合同内所有的活动都使用《海牙规则》或《美国货物运输法》。因此，船舶在开航前应恪尽职守令船舶适航不仅适用于装载航次(laden voyage)，也适用于空载航次(ballast voyage)。

5.4　光船租船合同

在光船租船合同方面，常使用的标准合同格式有 BIMCO 所制定的“BARECON A”和“BARECON B”等。光船租船合同又分为光船租赁合同和光船租购合同。

5.4.1　光船租赁合同

1. 交船

出租人应在约定期限、约定港口或地点将船舶交于承租人。

出租人在交船前和交船时，应谨慎处理船舶适航，确保船体、船机和设备等各方面适合于约定的用途。交船时，船上的各种文件与证书应备齐。

当船舶交给承租人接管时，视为出租人已经完全履行了合同义务，此后，承租人不得再就出租人关于船舶做出的说明或任何明示的或默示的保证向出租人提出任何索赔事项。但出租人应对交船后 18 个月内明显发现的那些属于船舶、机器或附属设备的潜在缺陷进行修理或更换，除非合同另有明确约定。我国《海商法》第 146 条规定：“出租人违反前款规定的，承租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。”

一般合同还约定交船日期，并约定出租人至少在交船前 30 日内向承租人发出交付通知，以便做好交船准备。若合同中订有“质询条款”，则承租人必须在规定日期内做出是否解除合同的答复，否则无权解约。交船时，双方当事人还应对船上的各种设备、备用

品、器具和船上用于消耗的物料列出清单。承租人应按交船当时当地的市场价格，购买交船时船上所剩有的燃油、润滑油、淡水、食品、油漆、缆索和其他用于消耗的物料。

2. 船舶检验

交船和还船检验时，出租人和租船人将各指定验船师测定并书面证明船舶在交付时和还船时的状态。由出租人支付交船时的检验费并承担因此损失的时间，而承租人支付还船时的检验费并承担因此损失的时间。如有时间损失按每天的租金率或按比例计算，如需入坞检验，还需承担入坞、出坞费。

3. 船舶检查

在租期间，出租人有权随时对船舶进行检查、检验或指定验船师代表其进行检验，以查明船舶状况和确信船舶获得正常的修理和保养。在干船坞内的检查或检验只有在承租人安排船舶进干船坞时进行，但若承租人未能按船级社要求按期入干坞检查船舶，则出租人有权要求安排船舶进干坞检查。用作船舶维修和保养方面的入坞检查费由出租人负担，因需要修理或维持应有的状态而产生的入坞检查费由承租人负担。出租人还有权检查船舶的各种航海日志，并要求承租人提供船舶发生海损事故的情况报告及通报船舶的使用情况。

4. 船舶的维修和保养

在租期内，船舶将完全为承租人占有和由其全权安排作为各种用途，并在各个方面处于其完全控制之下。我国《海商法》第 147 条明确规定：“在光船租赁期间，承租人负责船舶的保养、维修。”承租人应保持船舶、船机、锅炉、装置和备件处于有效营运状态，并要按照良好的商业保养做法进行保养。若船舶在使用中发生损坏，承租人应立即采取措施，在合理的时间内进行必要的修理，否则，出租人有权将船舶从承租人处撤回，且不影响其对承租人可能有的关于本租船合同方面的其他任何索赔要求。

由于光船租赁的时间一般比较长，在租期内，可能由于新的船级要求或强制法规的新规定，需要对船舶的结构设备进行改造或更新，以便船舶能继续营运。为此，合同中往往规定，若改造或更新的费用超过一定数额(如船舶保险价值的 5%)，则由双方当事人指定仲裁员，确定各自应承担的比例。

合同中往往还规定，承租人应按有关国家的政府或当局的要求，设立并维修承担污染损害赔偿责任的财务保证，以便使船舶能合法地进入、停留于或驶离任何港口、地点、任何国家领海，以及其他有关国家管辖的水域。否则，承租人应赔偿因其位于此港口而使出租人遭受的损失，包括时间损失。若是油轮光船租赁，合同中往往要求承租人在接船时，应参加某一有关油污责任的协定，以及其他类似的强制性计划并安排船舶在租期内参加此类计划。

在租期内，承租人应为船舶配备人员供应伙食，以及为船舶航行、营运、燃料供应和在租期内随时需要的修理负担费用，承租人应支付船舶的使用和营运的各种费用，包括外国一般的市政和州的税款。船长、高级船员和一般船员即使由于某种原因系出租人委派，但他们实际是承租人的雇员。承租人应遵守船舶登记国及其本国关于雇佣船员的一切强制性法律规定。

在租期内，船只将保留现在的船名和悬挂船旗国的旗帜，但承租人可自由用其确定颜色油漆船舶，装置或使用他们的烟囱标记和悬挂他们的公司旗。但因此产生的费用，由承

租人承担，花费的时间计入租期。

在未先征得出租人同意前，承租人不得对船舶进行结构改变或对机器、装置或备件进行变动。若出租人同意，承租人应在租期结束前将船舶恢复到原有状态。

承租人可以使用船舶在交船时船上的所有设备与用品，其条件是不得给设备与用品造成损坏，但自然损耗除外。当船上设备或用品发生损坏或不能再供使用时，承租人应负责修理或更换，且不得因此降低船舶的价值。承租人应在需要时安排船舶进坞，清洁和油漆船舶的水下部分，在交船后每 18 个月内至少要进行一次，除非合同另有约定。

5. 租金

自船舶交付给承租人之日起，承租人应按合同约定每月支付租金，直至将船舶还给出租人之日为止。租金的支付除第一个月和最后一个月租金外，承租人应按合同规定的方式、时间、地点和费率无折扣地预付每一期租金，若第一个月和最后一个月的租金如不足整月，则按照日比例计算。

若船舶灭失或失踪，则租金应自船舶灭失或最后一次得知船舶情况之日起停付。任何预付的租金应相应扣减。

若拖欠租金超过 7 个连续日，出租人有权从承租人处撤回船舶，不需提出抗议书，不受任何法院或其他任何的手续的干预，亦不影响出租人对承租人可能有的关于本租船合同方面的其他任何索赔要求。对于延迟支付租金，出租人有权收取该应付租金的 10％的利息。

6. 船舶抵押

合同中往往都规定，出租人应保证没有将船舶作为任何抵押，除非合同另有约定。而且在租期内，出租人保证在未事前取得承租人的批准下，不将船舶作为任何(其他)抵押。对此，我国《海商法》第 151 条规定："未经承租人事先书面同意，出租人不得在光船租赁期间对船舶设定抵押权。若出租人违反前款规定，致使承租人遭受损失的，应当负赔偿责任。"

7. 船舶保险与修理

除了海上风险、战争险通常视合同规定应由谁投保外，合同中常约定，承租人应负责办理保险。投保各险的样式须经出租人书面批准，出租人不得无理拒绝给予批准。为维护出租人和承租人的利益，所有保险单上的抬头应以他们共同的名义注明。若承租人未按合同约定进行投保时，承租人应在接到出租人通知后的 7 个连续日内改正上述情况；否则，出租人有权从承租人处撤回船舶，并不影响出租人可能对承租人的其他索赔要求。若船舶遭受承保范围内的风险而造成实际全损或推定全损，保险赔款应付予出租人。然后在出租人和承租人之间，按各自利益受到的损害承担进行分配。

在承租人经出租人和保险人批准的前提下，应进行所有属于投保范围的修理和承担给付上述修理的所有费用，以及属于保险范围的收费、开支和债务，这些支出以后由承租人向保险人取得偿还；关于其他不在保险范围的或未超过所投保险规定的相对或绝对的免赔额的所有修理，承租人亦要负责安排修理和支付由此而产生的费用。因上次修理所花费的时间及因修理船舶潜在缺陷而花费的时间都计入租期。

8. 还船

承租人应于租期届满时，按合同规定在一个安全和不冻的港口还船。承租人应给出租人不少于30天的初步通知，不少于14天的确切通知，预告预计还船日期、还船港口区域或还船港，若以后船期有任何变化应立即通知出租人。

如果船舶奉命进行的该航次结束时可能超过租期合同到期日时，承租人可以使用船舶完成该航次，但条件是要合理地计算出该航次，在确定结束租船合同的差不多时间完成而还船。船舶在还船时应具有与交船时一样好的结构状况和条件，自然损耗不影响船级的除外。为确定还船时船舶的状态和结构，出租人和承租人各自指定验船师，对船舶进行检验，其费用和因此造成的时间损失，一般由承租人承担。与交船时一样，还船时出租人和承租人应对船上的各种设备、备用品、器具和船上所有用于消耗的物料列出清单。出租应按还船当时当地的市场价格，购买船上所剩有的燃油、润滑油、淡水、食品、油漆、缆索和其他用于消耗的物料。

9. 船舶无债务担保

在租期内，承租人不能由于对船舶的占有、使用和营运而使出租人的利益受到影响。合同中有时还规定，承租人应在租期内于船上明显处张贴告示，写明船舶由承租人租用，属出租人的财产。根据租船合同的规定，承租人、船长都无权使船舶遭受或继续遭受任何由担保物权保证清偿的债务。

若在租期内，船舶遭受各种由担保物权清偿的债务，承租人应对出租人受到的损失负责赔偿。对因为承租人使用船舶而产生第三者向出租人提出的索赔，应由承租人负责赔付。当船舶由于上述原因被扣押时，承租人应提供担保或采取其他合理措施使船舶获释，并承担因此产生的费用。

我国《海商法》第149条明确规定："在光船租赁期间，因承租人对船舶占有、使用和营运的原因使出租人的利益受到影响或者遭受损失的，承租人影单负责消除影响或赔偿损失。"其第2款还规定："因船舶所有权争议或者出租人所负的债务致使船舶被扣押的，出租人应当保证承租人的利益不受影响；致使承租人遭受损失的，出租人应当负赔偿责任。"

10. 留置权

合同往往规定出租人有权对属于承租人所有的货物和转租运费，以及因本合同产生的任何提单运费行使留置权，承租人有权对于为船舶预付的任何费用，在未能索取回来时，对船舶行使留置权。

11. 合同的转让和光船转租

通常规定，除非事前取得出租人书面同意，承租人不得将本租船合同转让，亦不得将船舶转租，但出租人不得无理地不予同意。上述转让、光船转租要以出租人所批准的条款和条件为准。参照定期租船合同的若干法律规定，若承租人只是以定期租船或航次租船的方式转租，承租人不必事先征得出租人的书面同意，只要转租后通知一下出租人即可。

除上述内容外，光船租赁合同一般还包括救助报酬、共同海损、清除残骸、提单、船舶征用、战争、佣金、法律适用和仲裁等条款。

我国《海商法》第153条规定，该法关于定期租船合同的部分内容适用于光船租赁合

同。它们分别是第134条关于承租人保证船舶在约定航区内安全港口之间运输约定货物，第135条第1款关于承租人保证运输约定的合法货物，第142条关于还船时船舶的状态，以及第143条关于最后航次的规定。

5.4.2　光船租购合同

光船租购合同一般是在光船租赁合同的基础上，设立租购条款而达成的。所以，光船租购合同的大部分内容与光船租赁合同相同或相似，但仍有其他不一样的规定。

1. 船舶所有权与风险的转移

租期届满时，若承租人履行了全部合同规定的义务，则在其支付最后一期租金并付清全部购买船舶价款后，船舶和属于船上的一切财产的所有权，立即转移至承租人。对此，我国《海商法》第154条明确规定："订有租购条款的光船租赁合同，承租人按照合同约定向出租人付清租购费时，船舶所有权即归于承租人。"在船舶租用到期时，交付给承租人之前，船舶和属于船舶的一切财产的风险和费用，均由出租人承担。可一旦进行船舶买卖交接，这种风险便会转移给承租人。有的合同规定，在船舶交接后，出租人不再负责船舶可能存在的缺陷。

2. 出租人(卖方)的保证

出租人(卖方)应保证在船舶买卖交接时，除由于承租人(卖方)的行为产生的债务和已告知承租人的船舶抵押权外，船舶没有依附由船舶优先权或其他担保物权保证清偿的任何债务和其他债务。若船舶在买卖交接后，有此前产生的债务，债权人对船舶行使债权，出租人(卖方)应赔偿承租人由此遭受的损失，但是以出租人(卖方)对这种债务负有清偿责任为限。

3. 船舶文书

当承租人(买方)支付最后一期租金时，出租人(卖方)应向承租人(买方)提供一份经过合理公证的船舶合法卖据(bill of sale)。在船舶买卖交接时，出租人(卖方)应当向承租人(买方)提供船舶已经注销登记的证明，以及出租人(卖方)持有的船级证书及各种其他船舶图表和文件等。

4. 其他事项

由于注销船舶国籍登记而产生的一切税费，应是出租人(卖方)承担，由于购买船舶和承租人(买方)重新进行船舶国籍登记而产生的一切税费，应是承租人(买方)负担。买卖交接船舶时，还应交接船上无线电设备和航海设施，承租人(买方)无须对此额外支付购买价款。若船长、船员及其他人员由出租人(买方)委派，则承租人(买方)应负责上述人员的相应的差旅费或遣返费。

本章小结

租船合同是承租人以一定的条件向船舶所有人租用一定的船舶或舱位用以运输货物，并就相互间的权利和义务作出明确规定的协议。租船合同分为定期租船合同、航次租船合

同、包运租船合同、航次期租合同和光船租赁合同。为加快租船合同的订立及节省订立租船合同而发生的费用，各航运组织制定了租船合同的标准格式，一份租船合同的订立通常是在一份选择并商定的标准格式基础上补充、修改或删减一些条款。杂货航次租船合同方面最常用的标准格式是 GENCON'94，定期租船合同最常用的是 NYPE'93。

杂货航次租船合同的主要条款有：合同当事人，船舶概况，船舶动态，受载期与解约日，装卸港口、地点、安全港口及期限，货物，船舶所有人责任条款，绕航条款，运费，装卸费用分担条款，装卸时间，装卸时间的起算与止算，滞期费与速遣费，装卸时间的统算，留置权条款，提单签发，互有过失碰撞责任条款，共同海损和新杰森条款，代理，佣金，免责条款。

定期租船合同的主要条款有：船舶概况、租期、交船与还船、除外货物/危险货物、航行区域、出租人负责的事项、承租人负责的事项、航次履行租金支付和撤船、停租、转租、除外条款等。

光船租船的光船租赁合同主要条款有：交船、船舶检验、船舶检查、船舶维修和保养、租金、船舶抵押、船舶保险与修理、还船、船舶无债务担保、留置权、合同的转让和光船转租；而光船租购合同大部分内容与光船租赁合同相同或相似，所不同的规定主要有：船舶所有权与风险的转移、出租人(卖方)的保证、船舶文书、其他事项。



思考题

1. 什么是租船合同标准格式？主要的杂货航次租船合同标准格式有哪些？
2. 什么是 lay/can？杂货航次租船合同中规定 lay/can 有什么意义？
3. 杂货航次租船合同中通常如何确定装载货物的数量？
4. 装卸准备就绪通知书有什么作用？
5. 如何确定滞期时间和滞期费？
6. 什么是安全港口、安全泊位？
7. 常用的定期租船合同标准格式主要有什么特点？
8. 光船租船合同的两个分类分别属于什么性质的合同？



案例分析

滞期费争议案

本案是一起典型的滞期费争议案。滞期费争议是航次租船合同中最经常产生的争议。本案体现了仲裁庭对装卸时间的起算，装卸时间扣除及装卸时间的计算等一些基本问题的看法。具体案情如下。

申请人和被申请人于 1996 年 10 月 30 日通过传真方式签订了 T 轮航次租船合同。

租船合同中的有关条款规定：

第 2 条　“货物及数量：3 000 公吨散装镁砂。”

第 3 条　“受载期：1996 年 11 月 2 日至 5 日。”

第 4 条　“装/卸港：朝鲜兴南港一个安全泊位/日本衣浦港。”

第 5 条　“装货速度：装卸两港，每晴天工作日 800 公吨，星期日、节假日除外，除非使用。”

第 8 条　“滞期费/速遣费：装港滞期费每天 1 800 美元，不足一天按比例计算，没有速遣费。”

第 9 条　“滞期费/延滞费：应在卸货结束后 15 天内结算。”

第 19 条　“其他条款和条件依据 1976 年/1994 年金康格式租船合同的规定。”

第 21 条　“在中国仲裁并适用中国法律。本合同产生的或与本合同有关的任何争议均应提交中国海事仲裁委员会仲裁。”

在履行合同过程中，双方当事人就 T 轮在装港的滞期费产生争议。申请人称：T 轮于 1996 年 11 月 4 日到达装港，11 月 8 日递交装货准备就绪通知书，11 月 13 日开始装货，12 月 1 日装货完毕。该轮在装港滞期 12.33 天，计滞期费 22 194 美元。被申请人已支付 12 000 美元，尚余 10 194 美元没有支付。随后申请人确认接受由被申请人计算的滞期时间 12.33 天，计滞期费 22 194 美元，因此在仲裁申请中仅要求 12.33 天的滞期费。对于申请人的仲裁申请，被申请人没有进行答辩。

经查，申请人提供的由朝鲜外轮代理公司兴南分公司出具的装港装货事实记录记载，该轮于 1996 年 11 月 4 日(星期一)11 时～24 时在兴南港扫舱，11 月 5 日 14 时托运人要求清洗货舱，该轮自此时开始洗舱，11 月 7 日 16：30 托运人检查货舱，11 月 8 日 9 时托运人再次检查货舱，货舱干净干燥，船长此时递交了装货准备就绪通知书并被接受，该轮自此时起开始等待货物。11 月 11 日 20 时～11 月 13 日 14 时下雨，11 月 13 日 14 时开始装货，12 月 1 日 15 时装货结束。

双方当事人在租船合同第 19 条中约定其他条款适用“1976 年/1994 年金康格式租船合同”。1976 年金康格式租船合同第 6 条(C)款规定如下。“装卸时间的起算：如果装卸准备就绪通知书于中午以前递交，装卸时间应于下午 1 时起算；如果装卸准备就绪通知书于下午递交，装卸时间应于下个工作日上午 6 时起算……”1994 年金康格式租船合同第 6 条(C)款规定如下。“装卸时间的起算：如果装卸准备就绪通知书于 12 时以前包括在 12 时递交，装卸时间应于 13 时起算；如果装卸准备就绪通知书于 12 时以后办公时间递交，装卸时间应于下个工作日 6 时起算……”

双方当事人在定租协议中约定适用“1976 年/1994 年金康格式租船合同”，应该认为双方当事人约定适用经 1994 年修改的 1976 年金康格式租船合同，即 1994 年金康格式租船合同。即使一方当事人认为应适用 1976 年金康格式租船合同，在装卸时间的起算上，两个格式的金康租船合同(C)款的规定也基本一致。根据 1994 年金康格式租船合同(C)款的规定，该轮于 11 月 8 日 9 时经托运人检查货舱干净干燥后，船长于此时递交了装货准备就绪通知书，申请人于 11 月 8 日 14 时起算装货时间，并无不当。该轮共装载 3 030 公吨镁砂，按租船合同第 5 条规定的装货率每天 800 公吨计算，允许的装货时间为 3 天 18 小时 54 分(3.787 5 天)。经查，装货时间起算后，申请人在计算装货时间时，已经扣除 11 月 11 日 20 时～24 时雨天 4 小时、11 月 12 日 0 时～24 时雨天 24 小时、11 月 13 日 0 时～14 时雨天 14 小时，截止于 11 月 15 日 02：54 时，允许的装货时间已经用完，申请人计算该轮于 11 月 15 日 02：54 时进入滞期，亦无不当。根据装港装货事实记录的记载，在该轮进入滞期后，并无因申请人原因而延误的时间，因此装货时间应连续计算，截至 12 月 1 日 15 时装货结束时，该轮共滞期 16 天 12 小时 6 分(16.504 天)，根据租船合同第 8 条规定的滞期费率每天 1 800 美元计算，滞期费为 29 707.20 美元。被申请人已付申请人滞期费 12 000 美元，申请人应补付滞期费 17 707.20 美元。申请人提出，其已同意被申请人支付 12.33 天的滞期费 22 194 美元，减去被申请人已付的 12 000 美元，被申请人尚应补付 10 194 美元。仲裁庭对于申请人要求被申请人补付滞期费 10 194 美元的请求，予以认可。

最后，仲裁庭裁决被申请人应向申请人付清该轮装港滞期费 10 194 美元，以及其按年利率 7%计算的两年利息计 1 427.16 美元，合计 11 621.16 美元。本案仲裁费全部由被申请人负担。

问题：被申请人究竟是否应向申请人支付滞期费？

第6章　集装箱运输

【本章要点】

本章主要介绍集装箱运输的发展趋势，集装箱运输主要作业区及主要关系方，集装箱运输进出口货运程序，以及集装箱提单的主要条款。



引例

上海一家公司(以下称发货人)出口价值30万美元的皮鞋，委托集装箱货运站装箱出运。发货人在合同规定的装运期内将皮鞋送至货运站，并由货运站在卸车记录上签收后出具仓库收据。该批货出口提单记载CY—CY运输条款、SLAC(由货主装载并计数)、FOB价、由国外收货人买保险。国外收货人在提箱时箱子外表状况良好，关封完整，但打开箱门后一双皮鞋也没有。收货人将此情况及时告知了发货人，并要求其马上对此事进行处理。

试问：你对此案作何判断，为什么?

6.1 集装箱运输概述

集装箱运输(container transport)是以集装箱为运输单位进行货物运输的现代化运输方式，是国际贸易货物运输高度发展的必然产物。目前已成为国际上普遍采用的一种重要的运输方式。它是件杂货运输的发展方向，是交通运输现代化的产物和重要标志，是运输领域的重要变革。因此，世界各国都把集装箱运输称为20世纪的“运输革命”。

由于集装箱运输具有巨大的优越性，因而，集装箱化的热潮已遍及全世界。目前，集装箱运输已进入以国际多式联运(international multi-modal transport)为特征的新时期，我国集装箱运输也快速发展，我国国际集装箱运输船队已进入世界四强之列。

6.1.1 国际海上集装箱运输的发展概况

集装箱运输历经漫长的岁月而逐渐发展成为先进的现代化运输方式。它具有悠久的历史，历经了五个不同时期，即萌芽期、开创期、成长期、扩展期和成熟期。

1. 集装箱运输的萌芽

19世纪30年代至20世纪50年代为集装箱运输的萌芽期。在英国工业革命过程中，运输业出现了因人力装卸费时费力与先进的运输工具不相适应的矛盾。为解决这一问题，1830年在英国铁路上，首先出现了一种装煤的容器，也出现了在铁路上使用大容器来装运件杂货。1853年美国铁路也采用了容器装运法。这可说是世界上最早的集装箱运输的雏形。由于当时还是工业化初期，这种大容器运输货物的方法，受到了种种条件的限制，后来被迫中止使用。

正式使用集装箱是在20世纪初期。1900年，英国铁路上首先出现了较为简单的集装箱运输。1917年美国在铁路上试行集装箱运输后在短短的10多年间，德国、法国、日本、意大利相继出现了集装箱运输。在20世纪30年代，公路运输得到了迅速发展。由于汽车运输机动灵活，宜于送货上门，深受货主的欢迎，铁路运输受到一定的影响。于是，两种运输方式产生了激烈的竞争，影响到铁路和公路集装箱联运，致使集装箱运输的优越性未能充分发挥。再加之开展集装箱运输所需投资大等种种原因，直至20世纪40年代末，集装箱运输的发展仍然很缓慢。

2. 集装箱运输的兴起

20世纪50至60年代为集装箱运输的开创期。1956年4月，美国海陆运输公司(原美国泛大西洋船公司)在一艘T-2型油船甲板上设置了一个可装载58只35英尺集装箱的平台，取名“马科斯顿号”，航行于纽约至休斯敦航线上。经过3个月的试运行后，“马科斯顿号”获得了巨大的经济效益，装卸效率提高了两倍，平均每吨货物的装卸费从原来的5.83美元下降到0.15美元。从而显示了集装箱运输的巨大优越性。因而该公司于1957年10月又将一艘C-2型货船改装成吊装式全集装箱船，取名“盖脱威城号”，载重量9 000吨，可装载226个35英尺集装箱，行于纽约至休斯敦航线上，这是世界上第一艘全集装箱船。从此，集装箱运输才成为现实。

1960年4月，泛大西洋轮船公司改名为海陆运输公司。1961年5月，该公司陆续开辟了纽约—洛杉矶—旧金山航线和阿拉斯加航线，从而奠定了在国内进行集装箱运输的基础。在此期间，美国的马托松等其他船公司也先后开辟了夏威夷等航线，集装箱运输从此逐步开展起来。

自20世纪60年代起，集装箱运输进入了成长期。1966年4月海陆运输公司以经过改装的全集装箱船开辟了纽约—欧洲集装箱运输国际航线。1967年9月马托松船公司将“夏威夷殖民者”号全集装箱船投入到日本—北美太平洋沿岸航线。一年以后，日本有六家船公司在日本—加利福尼亚之间开展集装箱运输。紧接着日本和欧洲各国的船公司先后在日本、欧洲、美国和澳大利亚等地区开展了集装箱运输。

由此，集装箱运输从美国本土逐步走向国际化。但从事集装箱运输的船舶还是中小型集装箱船(第一代集装箱船)，载箱量仅为700～1 000 TEU，并出现了集装箱专用泊位，集装箱规格趋于国际标准化，统一采用国际标准化组织(International Organization for Standardization，ISO)所规定的20英尺、40英尺的标准集装箱。

从20世纪70年代起，集装箱运输进入扩展期。由于集装箱运输的高效率、高效益、高质量并便于开展联运等优点，集装箱运输深受货主、船公司、港口及有关部门的欢迎，发展极为迅速，扩展到东南亚、中东及世界各主要航线。1971年年底，世界13条主要航线基本上实现了件杂货集装箱化。集装箱船舶运输能力迅速增加，1970年约为23万TEU，1983年达到208万TEU。集装箱船舶基本上航行于全球，发达国家的海上件杂货运输也基本上实现了集装箱化，而且发展中国家的集装箱运输也得到了较大发展。这一时期集装箱船舶运输能力迅速增加，出现了载箱量为2 000TEU的第二代集装箱船。随着海上集装箱运输的发展，世界各国普遍建设集装箱专用泊位，到1983年已达983个。港口设施不断现代化，许多集装箱专用泊位开始配备跨运车、第二代集装箱装卸桥及堆场轮胎式龙门起重机。电子计算机得到了更广泛应用，管理水平得到更大提高。1980年5月在日内瓦通过了《联合国国际货物多式联运公约》，并在美国出现了集装箱多式联运方式。

3. 集装箱运输的迅速发展

20世纪80年代末，集装箱运输进入成熟期。目前，集装箱运输已遍及全球，发达国家件杂货运输的集装箱化程度已达80%以上。根据《国际集装箱化年鉴》统计，到20世纪90年代中期，世界五大集装箱船公司分别是：海陆运输公司，拥有109艘，19.670 8万TEU；马士基，97艘，18.604 0万TEU；长荣/立荣，90艘，18.198 2万TEU；中

远，148 艘，16.978 5 万 TEU；日本邮船，73 艘，13.701 8 万 TEU。在船舶大型化方面，已经有 5 000TEU 以上的第五代全集装箱船投入营运，如中远集团的鲁河号载箱量为 5 250TEU，日本邮船公司的 5 800TEU～6 300TEU 的全集装箱船等。

到 20 世纪末，与集装箱运输有关的硬件与软件日臻完善，各有关环节紧密衔接，集装箱船舶的大型化和全自动化，集装箱专用泊位高效率化及集装箱运输的集疏运系统等的配套建设，大大提高了整个集装箱运输系统的现代化水平和能力。一个重要特征是，在集装箱运输管理方面，实现了管理方法科学化、管理手段现代化、广泛采用 EDI(electronic data interchange，电子数据交换)系统，实现集装箱动态跟踪管理等；另一个重要特征，是集装箱运输多式联运获得迅速发展，发达国家之间的集装箱运输已基本实现了多式联运，发展中国家多式联运也出现增长势头。可以预计，在不久的将来，必将在全球实现集装箱运输多式联运。

6.1.2 国际集装箱运输的发展趋势

随着世界经济和国际贸易的不断增长，集装箱运输仍将保持持续发展的势头，集装箱运量亦不断增加。发展中国家一方面依靠科技进步发展经济，从传统的单纯原材料出口转变为科技含量高的工业成品的出口；另一方面，不断增加投资，完善集装箱运输系统，件杂货运输逐步实现集装箱化，从而使适箱货比例增加。与此同时，发达国家出口结构更趋高级化，高、精、尖产品不断增加，适箱货源增多，从而促使集装箱运量不断提高，集装箱运输持续发展。为了适应未来集装箱运输不断发展的要求，以下几方面将发生较大变化。

1. 集装箱化及空间发展方面

科学技术的进步，商品结构的变化，国际间贸易和技术交流的扩大，将加速全球集装箱化的进程。发达国家基本上实现集装箱化，发展中国家和地区将逐步采用集装箱运输，集装箱化比例将增长至 50%左右，集装箱化由发达国家向发展中国家和地区扩展，集装箱班轮航线由北—北日益向南—南推进，集装箱运输重心逐步从欧美地区向亚太地区转移。

2. 集装箱船舶及运输规模方面

在货源稳定充足的条件下，为了降低单位运输成本，实现规模经济效益，海上运输干线的集装箱船将继续向大型化发展。据统计资料表明，世界集装箱船 20 世纪 70 年代平均规模为 955TEU，而到 90 年代末，5 000～6 000TEU 的集装箱船已经投入营运。

3. 集装箱运输组织方面

由于国际多式联运经营人的形成和发展由以往港到港单一运输方式，逐步转向水路、公路、铁路、航空等多种运输方式开展多式联运；国际主要船公司积极建立和完善支线运输网，增加航班密度；开展干线直达班轮运输、环海域班轮运输和环球班轮运输。船公司之间将通过各种经营手段，展开相互争夺货源的竞争。

4. 经营体制和现代化管理方面

逐步向联盟和合作经营方向发展，以强化经营体制。

值得注意的是，世界主要远洋航线联盟集团重新组合，建立全球联盟体(global alliance)。在远东/欧洲航线上，有渣华、大阪商船三井、马来西亚国际、美国总统轮船，自1996年1月起联盟3条航线，共投入26艘集装箱船，载箱能力约10万TEU；东方半岛集装箱、日本邮船、东方海皇、哈帕格劳埃德，自1996年1月起联盟4条航线，共投入36艘集装箱箱船，载箱能力超过10万TEU，于1998年再增第5条航线，另投入9艘船，载箱能力超过7万TEU；川崎汽船、阳明海运，自1996年1月起联盟两条航线，共投入16艘集装箱船，载箱能力近5万TEU；马士基/海陆，联营一条航线，共投入9艘集装箱船，载箱能力9万TEU，自1996年5月起正式组成全球联盟体，至1997年投入47艘4 000TEU以上集装箱船，联盟远东/欧洲航线。在太平洋航线上，东方海外、美国总统轮船、大阪商船三井，1995年年中起，联盟6条航线，载箱能力近14万TEU；1995年4月起，渣华、美国总统轮船、东方海外、大阪商船三井联盟亚洲、美国东岸(经巴拿马运河)航线；川崎汽船、阳明海运/现代商船，自1996年1月起联盟4条航线；马士基、海陆，自1994年起即联盟第六条快运航线，并以中国香港、中国高雄和新加坡为枢纽港，连续亚洲区域内与美国的海运贸易；东方半岛、日本邮船、东方海皇、哈帕格劳埃德，自1997年起联盟5条航线，其中一条为中国/美国航线，总载箱能力达15万TEU。在环球航线上，自1996年1月至1998年，分三阶段完成环球航线的联盟，投入60艘集装箱船，其中包括5 000TEU大型船。

5. 集装箱港口方面

由于集装箱船舶向大型化发展，为接纳第四代、第五代全集装箱船，建设国际大型深水中转枢纽港将更为重要和迫切。港口的中转作用可吸引大量中转集装箱，使得集装箱吞吐量飞跃上升。这就要求全面提高集装箱港口的接卸能力和集疏远能力，满足集装箱船舶对进出港航道和码头前沿水深的要求，配备高效、合理的装卸工艺系统，建立和完善沿海支线运输系统和畅通的内陆集疏运系统。由于船舶大型化，港口装卸作业必须高效化，这就要求提高装卸效率，集装箱装卸桥将向大型化、高速化方向发展。例如，目前荷兰鹿特丹欧洲集装箱码头公司(Europe Container Terminals，ECT)的德尔塔(Delta)码头的岸边集装箱起重机，其外伸距达50米，内伸距15米，轨距35米，总起升高度47米，起重量55吨。

6.2 集装箱运输设备与货物

6.2.1 集装箱

1. 集装箱的定义

集装箱(container)又称“货箱”、“货柜(box)”。按原文字面的含义，是一种“容器”，但并非所有的容器都可以称为集装箱。它必须是具有一定的强度，专供周转使用并便于机械操作的大型货物容器。

根据《国际标准化组织104技术委员会》及我国GB/T 1992—2006《集装箱名词术语》的规定，集装箱被定义为符合下列条件的容器。任何一种容器只要满足下述条件，就



可被称为集装箱。

（1）具有足够的强度和刚度，可长期反复使用；

（2）适于一种或多种方式载运，在途中转运时，箱内货物不需换装；

（3）具有便于快速装卸和搬运的装置，特别是从一种运输方式转移到另一种运输方式；

（4）便于货物的装满和卸空；

（5）具有 $1m^3$(35.32 立方英尺)及其以上的容积；

（6）是一种按照确保安全的要求进行设计，并具有防御无关人员轻易进入的货运工具。

2. 集装箱的标准

国际标准集装箱规格见表 6－1。

表 6－1　国际标准集装箱规格

箱型号	外部尺寸						质　量	
	英制/英尺			公制/毫米				
	长	宽	高	长	宽	高	质量/公斤	质量/磅
IAA	40	8	8.5	12 912	2 438	2 591	30 480	67 200
IA	40	8	8	12 912	2 438	2 438	30 480	67 200
IAX	40	8	<8	12 912	2 438	<2 438	30 480	67 200
IBB	29.94	8	8.5	9 125	2 438	2 591	25 400	56 000
IB	29.94	8	8	9 125	2 438	2 438	25 400	56 000
IBX	29.94	8	<8	9 125	2 438	<2 438	25 400	56 000
ICC	19.88	8	8.5	6 058	2 438	2 591	24 000	52 920
IC	19.88	8	8	6 058	2 438	2 438	24 000	52 920
ICX	19.88	8	<8	6 058	2 438	<2 438	24 000	52 920
ID	9.81	8	8	2 991	2 438	2 438	10 160	22 400
IDX	9.81	8	<8	2 991	2 438	<2 438	10 160	22 400
IAAA	40	8	9.5	12 192	2 438	2 896	30 480	67 200
IBBB	29.94	8	9.5	9 125	2 438	2 896	25 400	56 000

为了有效地开展国际集装箱多式联运，必须强化集装箱标准化，进一步做好集装箱标准化工作。集装箱标准按使用范围划分，有国际标准、国家标准、地区标准和公司标准四种。

国际标准集装箱是指根据国际标准化组织技术委员会制定的国际标准来建造和使用的国际通用的标准集装箱。

集装箱标准化历经了一个发展过程，国际标准化组织技术委员会自 1961 年成立以来，对集装箱国际标准做过多次补充、增减和修改。现行的国际标准为第一系列，共 13 种，其宽度一致，均为 2 438 毫米，长度有四种(12 192 毫米、9 125 毫米、6 058 毫米、2 991 毫米)、高度有四种(2 896 毫米、2 591 毫米、2 438 毫米、<2 438 毫米)，如图 6.1 所示。

第二系列和第三系列均降格为技术报告。

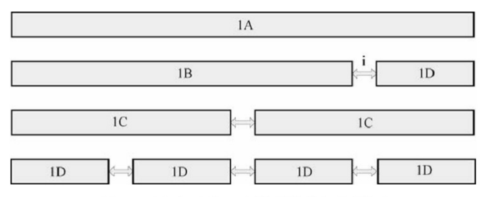


图 6.1　国际标准第一系列集装箱长度系列关系

1A 型：40 英尺(12 192 毫米)；1B 型：30 英尺(9 125 毫米)；1C 型：20 英尺 6 058 毫米)；1D 型：10 英尺(2 991 毫米)；i(间距)＝76 毫米。

各种集装箱型之间的尺寸关系：

1A＝1B＋1D＋i＝9 125＋2 991＋76＝12 192 毫米；

1B＝3D＋2i＝3×2 991＋2×76＝8 973＋152＝9 125 毫米；

1C＝2D＋i＝2×2 991＋76＝6 058 毫米。

国际上集装箱运输最常用的是 20 英尺(1C 型)和 40 英尺(1A 型)的集装箱。为便于统计，将 20 英尺的标准集装箱作为国际标准集装箱的数量的标准换算单位，称为换算箱或标准箱。一个 20 英尺型的国际标准集装箱换算为一个 TEU，一个 40 英尺的集装箱，简称 FEU(Forty-foot Equivalent Unit)，1FEU＝2TEU。

目前，国际上集装箱有新的发展趋势。在尺寸上发展到 45 英尺、48 英尺，在质量上发展到 35 吨以上。

3. 集装箱的分类

在集装箱的发展过程中，因所装货物的性质和运输条件不同而出现了不同种类的集装箱，其中应用最广的是按用途对集装箱进行分类。

1）杂货集装箱

杂货集装箱(dry cargo container)亦称干货集装箱或通用集装箱，适用于除冷冻货、活动物、植物以外，不需要调节温度，且在尺寸、质量等方面均适用于装于箱内的所有货物，如日用百货、食品、机械、仪器、家用电器、医药及各种贵重物品等。在集装箱中，这种集装箱所占的比重最大，国际标准化组织建议的标准集装箱系列指的都是这种集装箱。

2）保温集装箱

保温集装箱(insulated container)是一种箱壁都用导热率低的材料隔热，用于需要冷藏和保温的货物运输的集装箱。保温集装箱又可分为以下三种。

(1) 冷藏集装箱(refrigerated container)。适用于运输冷冻货物。

(2) 隔热集装箱(insulated produce container)。一种以干冰制冷、防止箱内温度上升、保持货物新鲜的集装箱，适用于载运水果、蔬菜等。

(3) 通风集装箱(ventilated container)。这是一种在端壁上开有通风口的集装箱。适用于装运不需冷冻而具有呼吸作用的水果等。

3）特种集装箱

特种集装箱(special container)适用于装运特种货物，主要分成以下几种。

(1) 散货集装箱(solid bulk container)。适用于装运大豆、大米、麦芽、面粉、饲料，以及水泥、化学制品等散装粉粒状货物。

(2) 罐状集装箱(tank container or liquid bulk container)。适用于装运酒类、油类、化学品等液体货物。

(3) 开顶集装箱(open top container)。适用于装运玻璃、钢铁制品、机械设备等高度较高的货物。

(4) 框架集装箱(flat rack container)。适用于装运长大件、超重件、轻泡货、重型机械、钢材、钢管；裸装设备等重、大和形状不一的货物。

(5) 汽车集装箱(car container)。专门用于载运汽车的集装箱。

(6) 牲畜集装箱(livestock container)。用于运输活牲畜的集装箱。

(7) 兽皮集装箱(hide container)。用于装运渗漏液体，专运生皮等汁液、有渗漏性的货物。

(8) 平台集装箱(plate container)。专门用于装运超重、超长等货物。

4. 集装箱的标志及识别

1）集装箱的标志

为了便于海关及其他相关方面对在国际间流通的集装箱进行监督和管理，每一个集装箱均须在适当和明显部位涂刷以下永久性标志。

(1) 箱主代码：表示集装箱所有人的代号，箱主代号用四个拉丁字母表示，前三位由箱主自己规定，第四个字母规定用 u(u 为国际标准中海运集装箱的代号)。例如，“COSU”表示此集装箱为中国远洋运输(集团)总公司所有。国际流通中使用的集装箱，箱主代码应向国际集装箱局登记，登记时不得与登记在先的箱主代码重复。

(2) 序号和核对数字：集装箱的箱号，用六位阿拉伯数字表示，如数字不足六位时，在数字前加“0”补足六位。

(3) 国名代码：用三个拉丁字母表示，用以说明集装箱的登记国，如“PRX”即表示登记国为“中华人民共和国”。国籍代码可从表 6-2 查得。

(4) 规格尺寸和箱型代码：规格尺寸用两位阿拉伯数字表示，用以说明集装箱的尺寸情况。例如，“20”为 20 英尺长、8 英尺高的集装箱，可从表 6-4 查得。箱型代码用两位阿拉伯数字表示，用以说明集装箱的类型，如“30”为冷冻集装箱。箱型代码可从表 6-3 查得。

(5) 最大总量和箱重：最大总量用 MAX GROSS：×××××(公斤) 表示，是集装箱的自重与最大载货量之和，它是一个常数，任何类型的集装箱装载货物后，都不能超过这一质量。箱重用 TARE ×××(公斤)表示，是指集装箱的空箱质量。

2）集装箱标志的识别

例如，Cosu 001234 [2] RCX2030 依照相关标志规定反映了以下集装箱情况。

(1) Cosu——箱主代号，表示中国远洋(集团)总运输公司。

(2) 001234——顺序号、箱号。

(3) [2] ——核对数。

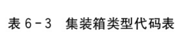
（4）RCX——国籍代号，查表 6－2 表示台湾省。

（5）20——尺寸代号，查表 6－3 表示 20 英尺长、8 英尺高。

（6）30——类型代号，表示冷藏集装箱。

表 6－2　部分国家和地区代码

国家和地区	三字母	二字母	国家和地区	三字母	二字母
澳大利亚	AUS	AU	印度	IND	IN
奥地利	AXX	AT	印度尼西亚	RIX	ID
比利时	BXX	BE	伊朗	IRX	IR
巴西	BBX	BR	意大利	IXX	IT
加拿大	CDN	CA	爱尔兰	IRL	IE
智利	RCH	CL	以色列	ILX	IL
中国	PRC	CN	日本	JXX	JP
塞浦路斯	CYX	CY	韩国	ROX	KR
丹麦	DKX	DK	黎巴嫩	RLX	LB
芬兰	SFX	FI	墨西哥	MEX	MX
法国	FXX	FR	荷兰	NLX	NL
加纳	GHX	GH	新西兰	NZX	NZ
联邦德国	DXX	DE	尼日利亚	WAN	NG
希腊	GRX	GR	挪威	NXX	NO
中国香港	HKX	HK	巴基斯坦	PAK	PK
匈牙利	HXX	HU	巴拉圭	PYX	PY
秘鲁	PEX	PE	瑞士	OHX	CH
菲律宾	PIX	PH	中国台湾	RCX	TW
波兰	PLX	PL	土耳其	TRX	TR
葡萄牙	PXX	PT	越南	VNX	VN
新加坡	SGP	SG	赞比亚	RNR	ZM
西班牙	EXX	ES	英国	GBX	GB
南非共和国	ZAX	ZA	美国	USA	US
斯里兰卡	SLA	LK	苏联	SUK	SU
瑞典	SXX	SE	南斯拉夫	YUK	YU


表 6-3 集装箱类型代码表

代码/原代码	箱型	箱型群组代码	主要特征	箱型代码	原代号
G/0	通用集装箱（无通风装置）	GP	—一端或两端有箱门	G0	00
			—货物的上方有透气罩	G1	10/11
			—一端或两端设有箱门，并且在一侧或两侧亦设“全开式”箱门	G2	01
			—一端或两端设有箱门并且在一侧或两侧亦设“局部”箱门	G3	02
			—备用号	G4	05
			—备用号	G5	06
			—备用号	G6	07
			—备用号	G7	08
			—备用号	G8	09
			—备用号	G9	
V/1	通风式通用集装箱	VH	—无机械排风装置，但在上、下两侧没有自然通风窗	V0	13
			—备用号	V1	14
			—箱内设有机械式通风装置	V2	15
			—备用号	V3	16
			—外置式机械通风装置	V4	17
			—备用号	V5	18
			—备用号	V6	19
			—备用号	V7	
			—备用号	V8	
			—备用号	V9	
B/2	干散货集装箱				
	—无压干散货集装箱	BU	—封闭式	B0	20
			—气密式	B1	23
			—备用号	B2	24
	—承压干散货集装箱	BK	—水平方向卸货，试验压力 150Pa	B3	
			—水平方向卸货，试验压力 265Pa	B4	
			—倾斜卸货，试验压力 150Pa	B5	
			—倾斜卸货，试验压力 150Pa	B6	
			—备用号	B7	
			—备用号	B8	
			—备用号	B9	
S/2	以货物种类命名的集装箱	SN	—牲畜集装箱	S0	
			—汽车集装箱	S1	
			—活鱼集装箱	S2	
			—备用号	S3	
			—备用号	S4	
			—备用号	S5	29
			—备用号	S6	
			—备用号	S7	
			—备用号	S8	

续表

代码/原代码	箱　　型	箱型群组代码	主 要 特 征	箱型代码	原代号
R/3	保温集装箱				
	—机械制冷	RE	—机械制冷	R0	31
	—制冷/加热集装箱	RT	—机械制冷/加热	R1	32
	—自备电源的机械制冷/加热集装箱	RS	—机械制冷	R2	36
			—机械制冷/加热	R3	37
	保温集装箱		—备用号	R4	39
			—备用号	R5	
			—备用号	R6	
			—备用号	R7	
			—备用号	R8	
			—备用号	R9	
H/4	保温集装箱				
	—带挂装式机械制冷/加热装置	HR	—外置式挂装制冷/加热装置 $K=0.4W/(m^2 \cdot K)$	H0	40
			—内置式挂装，制冷/加热装置	H1	41
		HI	—外置式挂装，制冷/加热装置 $K=0.7W/(m^2 \cdot K)$	H2	42
			—备用号	H3	43
			—备用号	H4	44
	—隔热式集装箱		—隔热层 $K=0.4W/(m^2 \cdot K)$	H5	45
			—隔热层 $K=0.7W/(m^2 \cdot K)$	H6	46
			—备用号	H7	47
			—备用号	H8	48
			—备用号	H9	49
U/5	敞顶式集装箱	UT	——端或两端开口	U0	50
			——端或两端开口并有活动的上端梁	U1	51
			——端或两端以及一侧或两侧开口	U2	52
			——端或两端以及一侧或两侧开口并有活动的上端梁	U3	53
			——端或两端开口以及一侧部分开口和另一侧全部开口	U4	54
			—全部敞顶，带固定的侧壁（无开门）	U5	
			—备用号	U6	55
			—备用号	U7	56
			—备用号	U8	57
				U9	58
P/6	平台（和台架式）集装箱	PL	—平台集装箱	P0	60
	—上部结构不完整				
	—固端结构	PF	—双固端结构	P1	61
			—固定角柱，活动侧柱或活动顶结构	P2	62

续表

代码/原代码	箱型	箱型群组代码	主要特征	箱型代码	原代号
	—折端结构	PC	—可折的完整端结构	P3	63
			—可折角柱，活动侧柱或活动顶结构	P4	64
	—带完整的上部结构的台架式集装箱	PS	—散顶、敞端（骨架式）	P5	65
			—备用号	P6	68
			—备用号	P7	69
			—备用号	P8	
			—备用号	P9	
T/7	罐式集装箱				
	—非危险性液体货	TN	—最低试验压力 45kPa	T0	70
			—最低试验压力 150kPa	T1	71
			—最低试验压力 265kPa	T2	72
	—非危险性液体货	TD	—最低试验压力 150kPa	T3	73
			—最低试验压力 265kPa	T4	74
			—最低试验压力 400kPa	T5	75
			—最低试验压力 600kPa	T6	76
	—气体货物	TG	—最低试验压力 910kPa	T7	77
			—最低试验压力 2 200kPa	T8	78
			—最低试验压力（未定）	T9	79
A	空/陆/水联运集装箱	AS		A0	90

注：原代号指本标准 1984 年版本规定的箱型代号。

表 6-4 集装箱尺寸代码表

箱长	mm	代码字符
mm	ft in	
2 991	10	1
6 058	20	2
9 125	30	3
12 192	40	4
未选定的		5
未选定的		6
未选定的		7
未选定的		8
未选定的		9
7 150		A
7 315	24	B
7 430	24 6	C

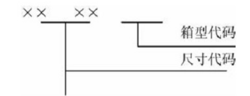
续表

箱　　长	mm	代码字符
mm	ft　　　in	
7 450	—	D
7 820	—	E
8 100	—	F
12 500	41	G
13 106	43	H
13 600	—	K
13 716	45	L
14 630	48	M
14 935	49	N
16 154	—	P
未选定的		R

箱　　高			代码字符		
			箱　　宽		
mm	ft	in	2.348mm（8 ft）	≥2.438mm 和 2.500mm	＞2.500mm
2 438	8		0		
2 591	8	6	2	C	L
2 743	9		4	D	M
2 895	9	6	5	E	N
＞2 895	9	6	6	F	P
1 295	4	3	8	—	
≤1 219	≤4		9		

使用说明：

按照 ISO 6364.2 中第 6 章“标记的标志方法”，箱型和尺寸代码应作为一个整体在集装箱上标识。其组配代码结构为：



例如：22G1 指箱长为 20 英尺（6 068mm），箱宽为 8 英尺（2 438mm）和箱高为 8 英尺 6 英寸（2 591mm），上方有透气罩的通用集装箱。

本标准附录 A（提示的附录）中给出部分国内集装箱类型与尺寸的查询参考表。

本标准附录 B（提示的附录）中给出 ISO 6346 第 6 章规定的集装箱识别标记及其代码的布置图样。

6.2.2 集装箱货物

1. 集装箱货物的分类

集装箱化以后，由于各种不同的集装箱适合装载各种不同的货物，所以货物分类的方法与普通货船运输时也有不同，一般有以下三种不同的分类方法。

1）按货物性质分类

按货物性质可分为普通货物和特殊货物。

（1）普通货物(general cargo)。一般统称为百杂货，是指按货物性质不需要特殊方法进行装卸和保管，可以按件计数的货物。其特点是货物批量不大，但其货价较高，具有较强的运费负担能力，通常用定期船运输。普通货物根据其包装形式和货物的性质又可分清洁货和污货两类。

① 清洁货(clean cargo)，又称细货(fine cargo)或精良货，是指清洁而干燥，在积载和保管时货物本身无特殊要求，如与其他货物混载不会损坏或污染其他货物的货物，如罐头食品、纺织品、棉纱、布匹、橡胶制品、陶瓷品、漆器、电气制品、玩具等。

② 污货(dirty cargo)，又称粗货(rough cargo, troublesome cargo)，是指按货物本身的性质和状态，容易发潮、发热、风化、溶解、发臭，或者可能渗出液汁、飞扬货粉、产生害虫而使其他商品遭受严重损失的货物。属于这一类货物的有渗出液汁的兽皮；飞扬粉末的水泥、石墨；污损其他货物的油脂、沥青；生虫的椰子核、牛骨、干燥生皮；发出强烈气味或臭气的胡椒、樟脑、牛皮等。

（2）特殊货物(special cargo)，是指货物在性质上、质量上、价值上或货物形态上具有特殊性，运输时需要用特殊集装箱装载的货物。它包括以下几种。

① 冷藏货(refrigerated cargo)，是指需用冷藏集装箱或保温箱运输的货物，如水果、蔬菜、鱼类、肉类、鸡蛋、奶油、干酪等。

② 动物与植物(livestock and plants)，指活的家禽、家畜及其他动物，以及树苗和其他苗木等植物。

③ 重货(heavy cargo)，指单件货物质量特别大，如重型机械等货物。

④ 高价货(valuable cargo)，是指价格比较昂贵的货物，如生丝、绸缎、丝织品、照相机、电视机及其他家用电器等。

⑤ 危险货(dangerous cargo)，是指货物本身具有易燃、易爆、腐蚀性、放射性，有毒等危险性的货物。危险货物装箱时必须有特别的安全措施，以保证运输设备及人身的安全。

⑥ 液体货(liquid cargo)，指需装在罐、桶、瓶、箱等容器内进行运输的液体或半液体货。许多液体货还具有一定程度的危险性，需特别引起重视。此外，液体货易泄漏和散发，经常会有漏损或污染其他货物的事发生。

⑦ 易腐货(perishable cargo)，指在运输途中因通风不良，或遇高温、高湿等原因容易腐败变质的货物。

⑧ 散货(bulk cargo)，指食物、盐、煤、矿石等无特殊包装的散装运输的货物。随着集装箱运输的发展，水泥、糖等也可用集装箱散装运输。

在集装箱货物运输中，为了船、货、箱的安全，必须根据货物的性质、种类、容积、

质量、形状来选择适当的集装箱，具体见表 6－5。

表 6－5　集装箱货物与集装箱的选用

货物分类		可选用的集装箱
普通货物	清洁货	杂货集装箱、通风集装箱、开顶集装箱、冷藏集装箱
	污秽货	杂货集装箱、通风集装箱、开顶集装箱、冷藏集装箱
特殊货物	易碎货	杂货集装箱
	易腐货	冷藏集装箱、通风集装箱、隔热集装箱
	冷藏货	冷藏集装箱、通风集装箱、隔热集装箱
	动物与植物	牲畜集装箱、通风集装箱
	重货	开顶集装箱、平台集装箱、框架集装箱
	危险货	杂货集装箱、框架集装箱、冷藏集装箱
	散 货	散货集装箱、罐状集装箱
	高价货	杂货集装箱

2）按适箱程度分类

尽管集装箱运输发展很快，但并不是所有的货物都适合集装箱运输。根据适合装箱的程度，货物可分为以下几种。

（1）最适合装箱货(prime containerizable cargoes)，系指货价高，运费也较高的商品。这些商品按其属性可有效地进行装箱运输。所谓货物属性是指商品的大小、体积和质量。最适合集装箱化的货物有针织品、酒、医药品、打字机、各种小型电器、光学仪器、电视机、收音机、小五金之类等。

（2）适合装箱货(suitable containerizable cargoes)，系指货价、运费较适合集装箱化运输的商品，该类商品有纸浆、天花板、电线、电缆、面粉、生皮、碳精、皮革、金属制品等。

（3）边际装箱货(marginal containerizable cargoes)，又称临界装箱货、边缘装箱的货物，这种货物可用集装箱来装载，但其货价和运价都很低，用集装箱来运输在经济上不合算。而且，该类货物的大小、质量、包装也难于集装箱化，如钢锭、生铁、原木、砖瓦等。

（4）不适合装箱货(unsuitable containerizable cargoes)，这一类货物是指那些从技术上看装箱是有困难的，或货流量大时可以用专用运输工具(包括专用车、专用船)运输以提高装卸效率、降低成本的货物。例如，原油、矿砂、砂糖等均有专门的油船、砂糖船及其他散货船装运，散原油和矿砂等不宜装箱运输。又如，桥梁、铁路、大型发电机等设备，由于尺度大大超过国际标准集装箱中最大尺寸的集装箱，故装箱有困难，但可以装在组合式的平台箱上运载。

3）按货主托运货物的批量分类

按照货主托运货物的批量是否能够装满一个集装箱划分，集装箱货物可分为整箱货(full container load，FCL)和拼箱货(less than container load，LCL)。

（1）整箱货。是指货主托运的批量较大，足以装满一个集装箱的货物。整箱货通常只

有一个发货人和一个收货人，货物由发货人自行装箱，向海关办理货物出口报关手续，经海关检验后，由海关对集装箱施加铅封。

（2）拼箱货。是指货主托运的批量较小，不是适宜装满一个集装箱，须由集装箱货运站将分属于不同货主的同一目的地的货物合并装箱，经海关检验后，由海关对集装箱施加铅封的货物。

2．集装箱货物的交接方式

集装箱货物的交接因货主托运货物的批量及选择的运输方式不同，货物的交接地点也有所不同。在具体的交接过程中会涉及三个交接地点，收、发货人的仓库（door，D）；集装箱装卸作业区（container terminal），即集装箱堆场（container yard，CY）；集装箱货运站。

1）门到门交接

门到门交接（door to door）形式习惯上只有一个发货人、一个收货人，由承运人负责内陆运输，也就是说在发货人工厂或仓库接收货箱后，负责将货箱运至收货人的工厂或仓库，门到门交接的货物系整箱货。

2）门到场交接

门到场交接（door to CY）形式是在发货人的工厂或仓库接收货箱后，由承运人负责运至卸船港集装箱码头堆场交货，目的地的内陆运输则由收货人自己负责安排。

3）门到站交接

门到站交接（door to CFS）形式是在发货人的工厂或仓库接收货箱后，由承运人负责运至目的地集装箱货运站交货，即整箱接收、拼箱交付。

4）场到门交接

场到门交接（CY to door）系指在装船港集装箱码头堆场接收货箱，由承运人负责运至收货人工厂或仓库交货的交接方式，即整箱接收、整箱交付。

5）场到场交接

场到场交接（CY to CY）这是一种在装船港集装箱码头堆场接收货箱，并将其运至卸船港集装箱码头堆场的交接方式。

6）场到站交接

场到站交接（CY to CFS）是一种在装船港集装箱码头堆场接收货箱，并将其运至目的地集装箱货运站的交接方式。

7）站到门交接

站到门交接（CFS to door）是一种在起运地集装箱货运站接收货箱后，并将其运至收货人工厂或仓库的交接方式。

8）站到场交接

站到场交接（CFS to CY）是一种在起运地集装箱货运站接收货箱后，并将其运至卸船港集装箱码头堆场的交接方式。

9）站到站交接

站到站交接（CFS to CFS）是指托运人负责将货物运至海上承运人指定的装货港集装箱货运站按件交货；海上承运人在货港集装箱货运站按件接货并装箱，负责运抵卸货港集装箱货运站拆箱按件交货；收货人负责在卸货港集装箱货运站按件接货。

6.2.3　集装箱船舶

随着国际贸易量的不断增长，国际集装箱海运量的不断增加，集装箱运输船舶得到了快速发展。集装箱船型已发展到现在的全集装箱船、滚装船、载驳船(子母船)等，集装箱船舶日趋高速化、大型化，平均船龄为 11 年。现在已有载箱量为 5 250 TEU 的全集装箱船(中远集团的鲁河号)，以及载箱量为 5 800～6 300 TEU 全集装箱船(日本邮船公司)投入营运，发达国家甚至考虑建造 8 000TEU 载箱量的集装箱船舶。

1. 集装箱船的种类

1）全集装箱船

全集装箱船又称集装箱专用船，是一种专门用于装载集装箱的船舶，在海上能安全有效地大量运送集装箱，服务于班轮航线，往往定期航行于世界各主要集装箱港口。按照装卸集装箱的方式不同，它又可分为以下几种。

(1）吊装式全集装箱船。这种全集装箱船舶，其集装箱的装卸方式是吊上吊下，装卸效率高，依靠集装箱码头岸上装卸机械作业，大多数集装箱船不设装卸设备。全集装箱船一般为大开口单甲板船，船舱内设置格栅结构，以固定集装箱，防止集装箱在运输途中发生移动，以保证航行安全和货运质量。一般每一箱格可堆 4～7 层同一规格的集装箱，最多可达 9 层。舷侧设有边舱，可供载燃料或作为压载用。甲板上设置了能装载多层集装箱的特殊结构。集装箱船多采用尾机型或偏尾机型。

(2）滚装式集装箱船。是由汽车轮渡发展起来的一种专用船舶。滚装运输方式发展得快，它具有以下优点：滚装船码头设备简单，投资少；由于带轮滚装，车辆从船上直接开上开下，比吊装式集装箱船的装卸效率高；适应各种货物运输，通用性较大等。其缺点是舱容利用率低、造价高、运输成本比全集装箱船高等。这种船适用于沿海或近洋短途航线。

滚装式集装箱船主要具有以下结构特点。

① 滚装船为多层甲板型，在各层甲板上都设有固定集装箱用的栓固装置。为便于以滚动方式装卸，需要车辆在舱内运行方便，上下货舱均不设横舱壁，各层甲板之间的交通采用升降机或斜坡道连通。

② 滚装船在船首，或船尾，或船侧设有开口，开口处的水密门有的兼作跳板，有的则另设跳板，以实现船岸装卸作业滚上滚下的需要。

③ 滚装船由于结构及装卸船作业等原因，船舶稳性变化较大，为解决船舶倾斜和摇摆问题需设置足够的压载及减摇装置。

2）半集装箱船

所谓半集装箱船，是指把船体中最适于装载集装箱的货舱安装格栅装置后，作为集装箱专用舱，其余船舱因形状不规则，故作为杂货舱。

由于集装箱与杂货混装于一船，有时既需停靠集装箱码头，又要停靠杂货码头进行装卸作业，因此，与全集装箱船相比，半集装箱船营运效率较低，也增加了港口使用费。但是，对于那些适箱货源不足而有大批钢材等重件货的航线，或因港口设施不能接卸全集装箱船的航线，比集装箱有其独特的优越性。

3）多用途船

多用途船通用性强，使用范围广，一般以某一干货为主，兼运其他干货。近年建造的

多用途船主要有以载运集装箱为主的，有以运输重大件、超长件为主的，有兼运集装箱及重货的，有的还可以兼运散货。

虽然多用途船运输某一类货物不如专用船舶效率高、成本低，但是，在航线货种多、变化大、货源不稳定的情况下，多用途船由于其适应性强、揽货能力高，可以减少回空及待泊，提高船舶的航行率。利用多用途船运输集装箱，既可节约船舶投资又可减少集装箱码头投资，所以，多用途船仍得到较快发展。

多用途船航速一般不太高，约在 15～16 节。多用途船常设有起重设备，起重能力一般为 20 吨左右，也有的多用途船根据需要设置起重力为 40～50 吨的重型吊杆。

4）载驳船

载驳船是由母船与载重量为 150～800 吨的箱形驳船组成的。各种货物或集装箱装到箱形驳船上(子驳)，驳船在港内(码头或锚地)装完货后，用母船的起重设备装到母船上，母船把子驳运至目的地后，卸下子驳，子驳可被拖运至母船无法通行的航道和无法停靠的码头，卸下货物或集装箱，装上回程货物或集装箱，被拖船拖往指定水域，然后再将子驳装到载驳船上，运往目的地。

载驳船根据其装卸子驳的方式不同，可分为普通载驳船(“拉西型”)、海蜂式载驳船(“西比型”)及浮坞式载驳船(“巴可”型)等。

2. 集装箱船的特点

集装箱船与传统货船相比，具有以下特点。

1）船舶吨位大

世界杂货船自 20 世纪 80 年代以来数量不断下降，而集装箱则逐年稳定增长，而且，集装箱船的吨位明显大于传统货船。例如，全集装箱船有 60%以上为 30 万吨或以上的载重量，而传统杂货船载重量绝大部分在 20 万吨或 20 万吨以下。目前已发展到第六代集装箱船，马士基公司建造的 8 736TEU 的集装箱船“Sovereign Maersk”号长度为 346.7 米，宽度为 43 米，吃水达 14.5 米，人们称这一级别的集装箱船拉开了第六代集装箱船的序幕。据有关方面预测，不久的将来，可装载 10 000 个集装箱的巨轮将会在欧洲问世。

表 6-6 列出了 1～5 代集装箱船舶的船型尺度。

船舶吨位的大小对运输成本影响较大。虽然船舶总运输成本随吨位的增加而增加，但每吨船的单位运输成本随船舶吨位的增加而减少。因为集装箱船的装卸效率大大高于干货船，因此增加船舶吨位的经济性是显而易见的。

2）功率大、航速快

由于集装箱船装卸效率高，在港停留时间大大缩短，且集装箱所装载的多为价格较高的货物，如提高航速，有利于加速船舶的周转，提高竞争能力。同时，集装箱船货箱装得越多越经济，越能提高船舶载重量的利用率。一般甲板上装箱数占全船装箱总数的 20%～50%，因此，满载的重心高度比普通货船大得多，初稳性高度较小。但因受风面积增加，风压力臂增大，对稳性产生不利影响，在风浪中横摇加剧，影响操纵性。所以，集装箱船需要大量压载，以提高船舶在各种吃水状态条件下的稳性。

表 6-6　集装箱船分代的船型尺度

项　　目	第一代集装箱	第二代集装箱	第三代集装箱
载箱量/TEU	700～1 000	1 000～2 000	2 000～3 000
载重量/吨	10 000	15 000～20 000	30 000
长/米	150	175～225	240～275
宽/米	22	25～30	32
吃水/米	8～9	9.5～10.5	10.5～12
舱内装箱	6 列，5 或 6 层	7 或 8 列，6 层	9 或 10 列，7～9 层
甲板装箱	6 列，1 或 2 层	8～10 列，2～4 层	12 或 13 列，2～4 层

项　　目	第四代集装箱	第五代集装箱
载箱量/TEU	3 000～4 000	>4 000
载重量/吨	40 000～50 000	50 000～75 000
长/米	275～295	280～300
宽/米	32	32.2～39.4
吃水/米	11.5～12.5	11.5～13.5
舱内装箱	10 或 11 列，8 或 9 层	12 或 13 列，8 或 9 层
甲板装箱	13 或 14 列，4 或 5 层	15 或 16 列，5 层

6.2.4　集装箱装卸作业区

1. 集装箱装卸作业区的种类

集装箱装卸作业区是集装箱运输中，箱或货装卸交换保管的具体经办部门，是办理集装箱重箱或空箱装卸、存储、保管、交接的场所，包括集装箱前方堆场(marshalling yard)、后方堆场(container yard，CY)和空箱堆场(van pool)。

(1) 集装箱前方堆场，是指在集装箱码头前方，为加速船舶装卸作业，暂时堆放集装箱的场地。其作用是：当集装箱船到港前，工作人员有计划、有次序地按积载要求将出口集装箱整齐地集中堆放，卸船时将进口集装箱暂时堆放在码头前方，以加速船舶装卸作业。

(2) 集装箱后方堆场，是集装箱重箱或空箱进行交接、保管和堆存的场所。有些国家对集装箱堆场并不分前方堆场或后方堆场，而是统称为堆场。集装箱后方堆场是集装箱装卸作业区的组成部分。是集装箱运输场到场交接方式的整箱货办理交接的场所(实际上是在集装箱卸区“大门口”进行交接的)。

(3) 空箱堆场，是专门办理空箱收集、保管、堆存或交接的场地。它是在集装箱装卸作业区或转运站堆场不足时才予设立的。这种堆场不办理重箱或货物交接。它可以单独经营，也可以由集装箱装卸作业区在区外另设。有些国家经营这种空箱堆场，须向航运公会声明。

集装箱装卸作业区一般由专用码头、前沿、堆场、货运站、指挥塔、修理部门、大门和办公室组成。有时堆场或货运站等可延伸到市区内部 5～15 公里的中转站。

2. 集装箱装卸作业区的业务

集装箱装卸作业区授承运人或其代理人的委托，进行下列各项业务。

（1）对整箱货运的交换、保管。

（2）设有集装箱货运站者，办理拼箱货的交接。

（3）安排集装箱船的靠泊，装卸集装箱，每航次编制配载图。

（4）办理有关货运单证的编签。

（5）编制并签验集装箱运用运载工具的出入及流转的有关单证。

（6）办理集装箱及运载工具、装卸工具的情况检查、维修，以及空箱的清扫、熏蒸等工作。

（7）空箱的收发、存储和保管。

（8）安排空箱和重箱在堆场的堆码，以及编制场地分配计划。

（9）其他有关业务工作。

6.2.5 集装箱运输的主要关系方

1. 操作关系方主体

集装箱运输是以集装箱为货物运送单元的现代化运输方式。随着集装箱运输的发展成熟，与之相适应的，有别于传统运输方式的管理方法和工作机构也相应地发展起来，形成了一个适合集装箱运输特点的运输体系。

集装箱运输主要操作关系方有集装箱实际承运人、无船承运人、集装箱租赁公司、集装箱堆场和集装箱货运站等。

（1）实际承运人。是指掌握运输工具、并参与集装箱运输的承运人，可以是船公司，火车、汽车、飞机的所有人成为控制这些运输工具的营运者。通常他们拥有大量的集装箱，以利于集装箱的周转、调拨、管理，以及集装箱与车船机的衔接。

（2）无船承运人。是指在集装箱运输中，经营集装箱货运的揽货、装箱、拆箱、内陆运输及经营中转站或内陆站业务，但不经营船舶的经营者。可以具备实际运输工具，也可不具备。

（3）集装箱租赁公司。是指专门经营集装箱出租业务。集装箱租赁对象主要是一些较小的运输公司、无船承运人及少数货主。这类公司业务包括出租、回收、存放、保管及维修等。

（4）集装箱堆场。是指办理集装箱重箱或空箱装卸、转运、保管、交接的场所，包括集装箱前方堆场和后方堆场。

（5）集装箱货运站。是指为拼箱货装箱和拆箱的船、货双方办理交接的场所。承运人在一个港口或内陆城市只能委托一个集装箱货运站的经营者。由它代表承运人办理下列主要业务：拼箱货的理货和交接；对货物外表检验如有异状时，就办理批注；拼箱货的配箱积载和装箱；进口拆箱货的拆箱和保管；代承运人加铅封并签发站收据；办理各项单证和编制等。

（6）中转站或内路站（container depot or inland depot）。是指海港以外的集装箱运输的中转站或集散地。它除了没有集装箱专用船的装卸作业外，其余均与集装箱装卸作业区业务相同。中转站或内陆站的度量，包括集装箱装卸港的市区中转站、内陆城市、内河港

口的内陆站。

2. 管理关系方主体

集装箱运输主要管理关系方有代理方、政府部门、服务机构等。

(1) 代理方。由于集装箱运输业务处理是个非常复杂烦琐的工作，因此，集装箱运输的基本关系方往往委托代理人来处理有关业务，由此出现了各类代理人，包括：船代——负责订舱、接受托运申请、船期通知等与船公司有关的一切业务；货代：代理货主办理一切业务，往往自身也承担一些运输活动和货运站业务。

(2) 政府部门。指代表国家行使职能的政府主管机关。主要包括海关、检验检疫局、海事局、移民局、边检等。

(3) 服务机构。指本身并没有具体参与某项集装箱的业务往来，为各集装箱运输关系人提供公众服务的机构。主要包括港务局、引航站、银行等。

6.3　集装箱运输出口业务

6.3.1　出口货运程序

出口货运程序如图 6.2 所示。

订舱/接受托运 → 发放空箱 → 装箱 → 货运交接 → 报关 → 装船 → 签发/换取提单 → 费用结算/提单发放

图 6.2　出口货运程序

1. 订舱

发货人(出口商或托运人)根据贸易合同或信用证的规定，在货物托运之前一定的时间内，填制订舱单向船公司或其代理人申请订舱。

2. 接受托运申请

船公司或其代理人在决定是否接受托运申请时，首先要考虑其航线、船舶、运输要求、港口条件、运输时间等方面能否满足发货人的要求。一旦接受托运申请后，就着手编制订舱清单，然后分送集装箱码头堆场、集装箱货运站，据此办理空箱及货运交接。

3. 发放空箱

通常，在整箱货运输时空箱由发货人到集装箱码头堆场领取，拼箱货运输则由集装箱货运站负责领取。在由发货人到集装箱码头堆场领取空箱时，发货人与集装箱码头堆场对空箱办理交接，并填制设备收据。

4. 拼箱货装箱

发货人将不足一整箱的货物交由集装箱货运站，并由货运站根据订舱清单的资料，核对货主填写的场站收据，负责整理装箱。

5. 整箱货交接

由发货人自行负责装箱并加海关封志的整箱货，通过内陆运输运至集装箱码头堆场，并由码头堆场根据订舱清单，核对场站收据和装箱单验收货物。

6. 集装箱交接签证

集装箱码头堆场在验收货箱后，即在场站收据上签字，并将签署的场站收据交还给发货人，由发货人据此换取提单。

7. 报关

报关有时同时、有时先于做箱。

(1) 了解常出口货物报关所需资料：①需商检；②需配额；③需许可证；④需产地证；⑤需提供商标授权、商标品名；⑥出口香港地区货值超过 10 万，其他地区超过 50 万，核销时需提供结汇水单(复印件)；⑦需提供商会核价章。

(2) 填妥船名航次、提单号、对应装箱单、发票、所显示的毛重净重、件数，包装种类、金额、体积、审核报关单的正确性(单证一致)。

(3) 显示报关单所在货物的“中文品名”，对照海关编码大全，查阅商品编码，审核两者是否相符，按编码确定计量单位，并根据海关所列的监管条件点阅所缺乏的报关要件。

(4) 备妥报关委托书、报关单、手册、发票、装箱单、核销单、配舱回单(十联单第五联以后)、更改单(若需要)和其他所需资料，于截关前一天通关。

(5) 跟踪场站收据，确保配载上船。

(6) 凡是退关改配的，若其中有下个航次，出运仍然需要，如许可证、配额、商检、动植检之类的文件资料，退关、改配通知应先于该配置船期一个星期到达，以便(报运部)顺利抽回资料，重新利用。否则只会顺延船期，造成麻烦。

8. 装船

集装箱码头根据接受待装的货箱情况，制订出装船计划，等船靠泊后即行装船。

9. 签发提单

发货人凭经签署的场站收据，向集装箱运输承运人或其代理人换取提单，然后办理结汇。

(1) 问明顾客提单的发放形式。

① 电放：需顾客提供正本“电放保函”(留底)，后出具公司“保函”到船公司电放。

② 预借(如可行)：需顾客提供正本“预借保函”(留底)，后出具公司“保函”到船公司预借。

③ 倒签(如可行)：需顾客提供正本“倒签保函”(留底)，后出具公司“保函”到船公司倒签。

此种情况下，多半是签发 house B/L。

④ 分单：应等船开以后 3～4 天(候舱单送达海关，以保证退税)，再将一票关单拆成多票关单。

⑤ 并单：应等船开以后3～4天(候舱单送达海关，以保证退税)，再将多票关单合成一票关单。

⑥ 异地放单：须经船公司同意，并取得货主保函和异地接单的联系人，及其电话、传真、公司名、地址等资料方可放单。

(2) 依据原始资料，传真于货主确认，并根据回传确立提单正确内容。

10. 航次费用结算

(1) 海运费。包括预付费、到付费。

(2) 陆运费。包括：订舱费；报关费(包括返关之前已经报关的费用)；做箱费(内装/门到门)。

(3) 其他应考虑的费用，如滞港费、滞箱费、商检、动植检、提货费、快递费、电放费、更改费。

11. 提单、发票发放(提单样本)

(1) 货主自来取件的，需签收。

(2) 通过EMS和快递送达的，应在名址单上标明诸如“提单号”、“发票号”、“核销单号”、“许可证号”、“配额号”等要素，以备日后查证。

12. 返还核销退税单

应在一个月内督促航次费用的清算并及时返还货主的核销退税单。

6.3.2　出口货运主要单证

1. 订舱单

订舱单(booking note，B/N)是承运人在接受发货人的订舱时，根据发货人的口头或书面申请货物托运的情况，用以安排集装箱货物运输而制作的单证。该单证一经承运人确认，便作为承、托双方订舱的凭证。订舱单中填写的装运条件必须与信用证一致。

2. 舱单

集装箱舱单(container load plan，CLP)是详细记载集装箱和货物名称、数量等内容的单据，每个载货的集装箱都要制作这样的单据，它是根据已装进集装箱内的货物制作的。不论是由货主装箱，还是由集装箱货运站负责装箱，集装箱舱单是详细记载每个集装箱内所装货物情况的唯一单据。所以，在集装箱运输中，这是一张极其重要的单据，集装箱舱单主要具有以下作用。

(1) 在装货地点作为向海关申报货物出口的代用单据。

(2) 作为发货人、集装箱货运站与集装箱码头堆场之间货物的交接单。

(3) 作为向承运人通知集装箱内所装货物的明细表。

(4) 在进口国、途经国家作为办理保税运输手续的单据之一。

(5) 单据上所记载的货物与集装箱的总重量是计算船舶吃水差、稳性的基本数据。

因此，舱单内容记载准确与否，对保证集装箱货物的安全运输有着密切的关系。

3. 码头收据

码头收据(dock receipt，D/R)一般都由发货人或其代理人根据船公司或其他运输经营

人制定的格式填制，并且与货物一起运至集装箱码头堆场或集装箱货运站，由接受货物的人在收据上签字后交还给发货人，证明托运的货物已收到。

接受货物的人在签署码头收据时，应详细审核收据上所记载的内容与运来的货物实际情况是否相一致。如货物的实际情况与收据上记载的内容不一，则必须修改。如发现货物或箱子有损坏情况，则一定要在收据的备注栏内加批注，说明货物和箱子的实际情况。码头收据的签署不仅表明承运人已收到货物，而且，也明确表示承运人对收到的货物开始负有责任。

通常码头收据一式九联，各港使用有所差异，但内容相同，包括以下九联。

(1) 港站收据联(dock receipt)。此联相当于传统海运中的大副收据。此联在整箱货运输下是由集装箱码头堆场在验收货物后签发给货物托运人的收货凭证。在拼箱货运输下此联是由集装箱货运站在验收货物后签发给货物托运人的收货凭证。此联是货物托运人换取提单的依据。

(2) 发货人副本联(shipper's copy)。此联是发货人送交代理公司签单确认后自留的副本。

(3) 通知船长联(B/L master)。此联相当于代理公司签发的装货通知(S/O)，由船方保存。

(4) 海关联(custom's copy)。此联是由海关凭以验关、放行使用的。

(5) 场站副本联(CY、CFS copy)。此联由集装箱码头堆场，或集装箱货运站留存。

(6) 代理公司副本联(agent's copy)。此联由代理公司签发提单部门存查，并可据以重印提单。

(7) 运费计算联(freight calculating copy)。此联由代理公司计算运费部门使用。

(8) 运费收据联(freight receipt)。此联由代理公司收取运费使用。

(9) 卸货港副本联(discharging port copy)。此联由装货港代理公司交卸货港代理使用。

4. 集装箱提单

普通船舶的货运提单是在货物实际装船完毕后经船方在收货单(大副收据)上签署，表明货物已装船，发货人凭经船方签署的收货单去船公司或其代理公司换取已装船提单。而集装箱提单则应以码头(场站)收据换取，它同普通船舶运输下签发的提单不同，是一张收货待运提单。所以，在大多数情况下，船公司根据发货人的要求，在提单上加注具体的装船日期和船名后，该收货待运提单便具有了与已装船提单同样的性质。

现行的集装箱提单中都有表面条款(Face Clause)，也称正面条款，说明货物在集装箱运输下所签发的提单的性质和作用。该条款有确认条款、签署条款和承诺条款。

5. 设备收据

设备收据(equipment receipt)，又称设备交接单，是作为集装箱，以及其他载货设备交接的证书，由借方和出借方共同签字。当集装箱或机械设备在集装箱码头堆场或货运站借出、回收时，由集装箱堆场制作设备收据，经双方签字后，作为两者之间设备交接的证书，主要包括以下内容。

(1) 集装箱或其他设备的所有人应提供完好的，并具有合格有效证书的设备、集装箱。

(2) 交接集装箱或设备时，用箱人、运箱人如无异议，则表示该箱子、设备处于良好状态。

(3) 用箱人在接收集装箱或有关设备后，在使用期内应保持良好状态，并应负责对该集装箱或设备进行必要的维修、保养。

(4) 用箱期间，不论是何种原因引起的有关箱子、设备的丢失和损坏，则均由用箱人负责赔偿，但自然耗损除外。

(5) 用箱期间，因使用箱子、设备不当所引起的对第三者的损害责任，由用箱人负责赔偿。

(6) 用箱人应在规定的时间、地点，将箱子和设备按租赁时的状况交还给出租人，不论是由于何种原因引起的迟期交还，用箱人应支付附加费用。

(7) 用箱人只有在事先得到出租人允许的情况下，才可将箱子或设备转租给第三者，但原出租人和用箱人之间的责任、义务等各项规定并没有任何改变。

(8) 在规定的归还期之前发生箱子、设备的灭失和损坏，包括不能修复或已无法修复的情况时，用箱人应办理赔款事项，但在赔偿时应扣除已使用的折旧费。

设备收据分进场和出场两种，交接手续均在集装箱堆场大门口办理。

出堆场时，堆场工作人员与用箱人、运箱人共同审核的设备收据内容有：①用箱人名称、地址；②出堆场时间、出场目的；③集装箱箱号、规格、铅封号，空箱还是实箱；④有关设备的情况，正常还是异常。进堆场时，堆场工作人员与用箱人、运输人共同审核的设备收据上的内容有：①集装箱或其他设备归还日期、时间；②集装箱或其他设备归还时的外表状况；③集装箱或其他设备归还人名称、地址；④整箱交箱货主名称、地址；⑤进堆场目的；⑥拟装船舶的船名、船次、航线、卸箱港。



6.3.3　集装箱出口货运业务

1. 出口商在集装箱出口货运中的业务

1) 订立贸易合同

作为出口货物的一方，出口商首先必须同国外的收货人(买方)订立贸易合同。这一点与传统海上运输的做法一样。

2) 备货

出口贸易合同订立后，出口商应在合同规定的装运期限前，备妥全部出口货物，货物的数量、品质、包装等内容必须符合合同的规定。

3) 订舱

在以 CIP 或 CFR 条件成交时，出口商负责订舱。在出口特殊货物需要用特殊集装箱(如冷藏集装箱、牲畜集装箱、开顶集装箱等)时，由于一般集装箱船对特殊集装箱的接受数量有限，应尽早订舱。

4) 报关

拼箱货的报关可按普通货物运输的方法报关，整箱货则通常采取统一报关的方式。因为海关人员到现场审查很方便，既可以更好地发挥集装箱运输的优越性，又可省去一些手续。

5) 货物装箱与托运

货物报关后，在整箱货运情况下，出口商即可着手装箱，并在装箱完毕后将货箱运至

集装箱码头堆场，取得经码头堆场签署的场站收据。拼箱货经报关后即将货物运至集装箱货运站，由货运站负责装箱并签署场站收据。

6）投保

出口货物如果按 CIF 条件成交，出口商则负责办理投保手续，并支付保险费。

7）支付运费取得提单

如果预付运费，出口商只要出示经码头堆场签署的场站收据，支付全部运费后，船公司或其代理人即签发提单；如系到付运费，出示场站收据即可取得提单。

8）向进口商发出装船通知

在以 FOB 或 CFR 条件成交出口货物时，出口商在货物装船完毕后应向进口商发出装船通知。

此时的装船通知与传统海运中的装船通知同样重要，若因出口商没有及时发出装船通知，导致进口商没能及时投保，货物的灭失或损害有可能由出口商承担赔偿责任。

2. 集装箱货运站在出口货运中的业务

集装箱运输的主要特点之一就是船舶在港时间短。这就要求有足够的货源在前一航次卸船完毕后，立即装满下一航次开航。集装箱货运站的主要业务就是集、散货物，办理装、拆箱业务。目前，集装箱货运站主要有两种类型，一种是内陆港口型，另一种是货物集散型。

内陆港口型货运站主要设在港口以外，深入内陆主要工业城市集中的地区。它是为提高集装箱运输经济效益，将港口周围的货物预先集中，进行装箱的。装箱完毕后，再通过内陆运输将集装箱运至码头堆场，这种类型的货运站具有海陆联运的作用。

货物集散型货运站与一般的集装箱货运站的不同之处仅仅是在距离港口的运程长短上有所区别。货物集散型货运站又称港口型货运站，距港口较近。

货运站在集装箱运输中的业务主要包括以下环节。

1）办理货物交换

在货物不足以装满一整箱，而贸易合同或信用证又规定要用集装箱装载运输时，货物一般都送至集装箱货运站，由集装箱货运站根据托运的货物种类、性质、包装、目的地港，将其与其他货物一起拼装在集装箱内，并运至码头堆场。

货运站在接收货物托运时，应查明这些货物是否已订舱，如货物已订舱，货运站则要求货物托运人提供码头收据，然后检查货物的件数与码头收据记载是否相符，货物的包装是否正常，是否适合集装箱运输，如无异常情况，货运站即在码头收据上签字。反之，应在码头收据的备注栏内注明不正常的情况，然后再签字。如不正常的情况较严重，则可能会影响以后的安全运输，应同有关方联系决定是否接受这些货物。

2）积载装箱

货运站根据货物到站的情况，在达到一定数量后，即开始装箱。装箱时，应根据货物所运至的目的港装箱，不要造成货物损害，尽量不出亏舱，以充分利用箱子的容积。货物装箱时应注意以下几点：①集装箱的选择(规格、种类、结构等)；②拼装时应注意货物的不同性质；③应注意箱子的最大装载量和单位面积负荷量；④根据货物包装决定在箱内的堆放高度；⑤货物在箱内安全系固等。

3）制作装箱单

在货运站进行货物装箱时，必须制作集装箱装箱单，装箱单的作用已在出口货运单证

中有所说明，制单时必须清楚、准确。

4）将货箱运至码头堆场

货运站在装箱完毕后，货运站代表承运人在海关监管之下，对集装箱加海关封志，并签发场站收据。同时，应尽快与码头堆场取得联系，将已装货的集装箱运至码头堆场。

3. 集装箱码头堆场在出口货运中的业务

集装箱码头堆场在集装箱运输中的主要业务是办理集装箱的装卸、转运、拆箱、收发、交接保管、堆存、捆扎、掏载、搬运，以及承揽货源。此外，还办理集装箱的修理、冲洗、熏蒸、有关衡量等工作。在出口货运中其业务环节主要有以下几个方面。

1）集装箱码头堆场作业

集装箱码头堆场作业是指以集装箱船装卸工作为中心的一系列业务，主要包括集装箱的交接、堆场作业计划、装卸和其他有关证件业务。

（1）集装箱的交接。发货人或集装箱货运站将由其或其代理人负责装箱的集装箱货物运至码头堆场时，设在码头堆场大门的门卫要对进堆场的集装箱货物核对订舱单、码头收据、装箱单、出口证件、设备交接单等单据。同时，还检查集装箱的数量、号码、铅封号等是否与场站收据记载相一致，箱子的外表状况及铅封有无异常情况，如发现有异常，门卫则在码头收据栏内注明；如异常情况严重，可能影响装卸与运输的安全，在与有关方联系后，决定是否接受这部分货物。

（2）堆场作业计划。堆场作业计划是对集装箱在堆场内进行装卸、搬运、储存、保管的安排。这是为了更能经济合理地使用码头堆场和有计划地进行集装箱装卸工作而制定的。堆场作业计划主要包括以下内容。

① 确定空箱、实箱的堆放位置和堆高层数。

② 装船的集装箱应按先后到港顺序，集装箱的种类，载重的轻、重分别堆放。

③ 同一货主的集装箱应尽量堆放在一起。为了能在最短的时间内完成装船工作，码头堆场在船舶到港受载前，根据订舱单、先后到港的卸箱次序，制订船舶的积载图和装船计划。等船靠泊后，码头堆场根据码头收据和装箱单，按装船计划装船。在装船完毕后，由船方在装箱单、码头收据、积载图上签字，作为确认货物装船的凭证。

④ 对特殊集装箱的处理。对堆存在场内的冷藏集装箱应及时接通电源，每天还应定时检查冷藏集装箱的冷冻机的工作情况是否正常，箱内温度是否保持在货物所需要的限度内。在装卸和出入堆场时，应及时解除电源。

对于危险品集装箱，则根据可暂时存放和不能暂时存放两种情况分别处理。能暂存的箱子堆放在有保护设施的场所，而且，堆放的箱子数量不能超过许可的限度。对于不能暂存的箱子在装船的预定时间进场，然后再装上船舶。

（3）装卸集装箱及站场收据。集装箱包括整箱货和拼箱货进出堆场，必须按照作业流程和规则进行集装箱的装卸。装卸完毕，由堆场签发站场收据交当事人。

2）集装箱码头堆场与有关当事人的合作

（1）与船公司的业务合作。

码头堆场与船公司的主要业务是：①收、发箱作业和有关的业务及缮制设备交接单等工作；②装、卸箱作业，以及船边至堆物之间的箱子搬移、理箱作业，并将缮制的装、卸箱清单、积载图报送代理公司；③接受装、拆箱交接货物的作业，缮制装箱单；④堆存、

捆扎、转运、冲洗、熏蒸、修理等事项。

为此，码头应做到：①根据船期表提供合适的泊位；②船舶靠泊后，及时提供足够的劳力与机械设备，以保证船舶按时完成装卸；③提供足够的场所，作为集装箱作业及堆存之用；④适当掌握和注意船方设备，不违章作业。

而船公司应做到：①向码头确保船期。通常在船舶到港前一定时间(15～20 天)提出预计抵港通知，如发生船期变更，或其他意外原因应及时通知码头，在船舶到港 24 小时前以书面形式提供船舶到港时间；②出口装船前 10 天提供货运资料；③及时提供积载图，以便正常作业，如由于船公司不能及时提供单证，则有失去靠泊的可能。

(2) 与发货人的业务合作。

如货物是由发货人自行负责装箱的，码头堆场应根据船公司或其代理人的通知向发货人提供空集装箱，并负责填制出场和进场设备交接单。在由码头堆场负责统一报关的情况下，发货人应保证提供给码头堆场海关申报资料的正确性。由于资料不正确致使码头堆场或使码头堆场对第三者造成损害，则均由发货人负责赔偿。

4. 船公司在集装箱出口货运中的业务

在集装箱运输中，船公司仍占主要地位。船公司作为国际集装箱运输的中枢，如何做好集装箱的配备，掌握货源情况，在各港口之间合理调配集装箱，接受订舱，并以集装箱码头堆场、货运站为自己的代理人向发货人提供各种服务是极为重要的。从某种意义上说，集装箱运输能否顺利进行，主要依赖于船公司的经营方式。在集装箱出口货运中，船公司的主要业务环节包括以下几个方面。

1) 掌握待运货源

船公司通常采用下述两种方法掌握待运货源情况，并据以制订空集装箱的计划。

暂定订舱(provisional booking)。所谓暂定订舱是指在船舶到港前 30 天左右提出的订舱。由于时间较早，所以对这些货物能否装载到预定的船上，以及这些货物最终托运的数量是否准确，都难以确定。

确定订舱(confirmed booking)。所谓确定订舱是指在船舶到港前 7～10 天提出的订舱。这种订舱一般都能确定具体的船名、装船的日期。

2) 配备集装箱

集装箱运输无论使用哪一种交接方式，都必须使用集装箱装载货物。因此，在进行集装箱运输之前，首先要配备集装箱，特别是在采用集装箱专用船运输时，由于这种船舶的特殊结构，只能装载集装箱运输。为此，经营集装箱专用船舶的船公司，需要配备适合专用船装载、运输的集装箱。

当然，在实际业务中并不是所有的集装箱都由船公司负责配备，有的货主自己也备有集装箱。此外，还有专门提供集装箱出租使用的集装箱租赁公司。要有效地利用船舶的载箱能力，船公司应配备最低数量的集装箱，在进行特殊货物运输时，还应配备特殊的集装箱。

3) 接受托运

发货人或货物托运人根据贸易合同或信用证有关规定，在货物装运期前向船公司或其代理人以口头或书面形式提出订舱。船公司根据托运要求和配备集装箱的情况，决定是否接受这些货物的托运申请。船公司或其代理人在订舱单上签署后，则表示已同意接受该货物的运输，船公司接受托运时，一般应了解以下情况：①订舱货物的详细情况；②运输要

求；③装卸港、交接货地点；④由谁负责安排内陆运输；⑤有关集装箱的种类、规格等。

4）接受货物

集装箱运输下，船公司接受货物的地点可以是：①集装箱码头堆场，在集装箱码头堆场接收的货物，一般都是由发货人或集装箱货运站负责装箱并运至码头堆场的整箱货；②集装箱货运站，集装箱货运站在作为船公司的代理时接收拼箱货运输；③发货人工厂或仓库，在由船公司负责安排内陆运输时，则在发货人工厂或仓库接收整箱货运输；④码头船边，船公司在承运货物的船边接收集装箱货物，这种方式目前已很少见。

在上述各种接收方式中，船公司要了解以下情况：①是否需要借用空集装箱；②所需集装箱的数量及种类；③领取空箱的时间、地点；④由谁负责安排内陆运输；⑤货物具体的装箱地点；⑥有关特殊事项。

5）装船

通过各种方式接收的货物，按堆场计划在场内堆存，待船舶靠泊后即可装船。装船的一切工作均由码头堆场负责进行。

6）制送主要装船单证

为了能及时向收货人发出装船通知，以及能使目的港集装箱码头堆场编制卸船计划，和满足有关内陆运输等工作的需要，在集装箱货物装船离港后，船公司或其代理人即行缮制有关的装船单证，及时送至卸货港。通常，由装货港船公司代理人缮制和寄送的单据有：①提单副本或场站收据副本；②集装箱号码单；③货物舱单；④集装箱装箱单；⑤积载图；⑥装船货物残损报告；⑦特殊货物清单。

6.4 集装箱运输进口业务

6.4.1 集装箱货物进口货运程序

集装箱货物进口货运程序如图6.3所示。

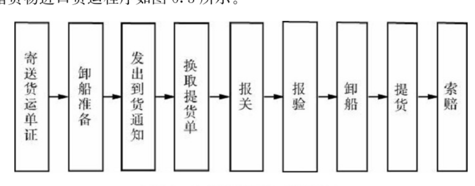


图6.3 集装箱货物进口货运程序

1. 寄送货运单证

发货方及出口港在船舶开航后，将集装箱货物的有关单证航空邮寄给卸货港的船公司或其代理公司。

2. 卸船准备

卸货港船公司或其代理公司在收到从国外寄来的有关货运单证后，经整理即递送给有

关集装箱码头堆场和集装箱货运站，以做好卸船准备。

3. 发出到货通知

船公司或其代理公司向收货人或其代理人发出到货通知书(arrival notice)，通知收货人或其代理人做好报关提货准备。

4. 换取提货单

收货人或其代理人凭船公司或其代理公司所发的到货通知书和正本提单到有关船公司或其代理公司，换取提货单。如果是到付运费，则必须先付清运费再换单。

5. 报关

用换来的提货单(第一、三)联并附上报关单据前去报关。提货单(第一、三)联海关放行后，在白联上加盖放行章，发还给进口方作为提货的凭证。报关单据包括正本箱单、正本发票、合同、进口报关单(一式两份)、正本报关委托协议书、海关监管条件所涉及的各类证件。

报关包括以下注意事项。

(1) 接到客户全套单据后，应确认货物的商品编码，然后查阅海关税则，确认进口税率，确认货物需要什么监管条件，如需做各种检验，则应在报关前向有关机构报验。报验所需单据包括报验申请单、正本箱单发票、合同、进口报关单(两份)。

(2) 换单时应催促船舶代理部门及时交给海关传舱单，如有问题应与海关舱单室取得联系，确认舱单是否转到海关。

(3) 当海关要求开箱查验货物时，应提前与场站取得联系，调配机力将所查箱子调至海关指定的场站(事先应与场站确认好调箱费、掏箱费)。

6. 报验

若是商检商品应办理验货手续。如需商检，则要在报关前，拿进口商检申请单(带公章)和两份报关单办理登记手续，并在报关单上盖商检登记在案章以便通关。验货手续在最终目的地办理。如需动植检，也要在报关前拿箱单发票合同报关单去代报验机构申请报验，在报关单上盖放行以便通关，验货手续可在通关后堆场进行。

7. 办理三检

海关通关放行后应去三检大厅办理三检。向大厅内的代理报验机构提供装箱单、发票、合同报关单，由他们代理报验。报验后，可在大厅内的统一窗口交费，并在白色提货单上盖三检放行章。

8. 交港杂费

三检手续办理后，去港口大厅交港杂费。港杂费用结清后，港方将提货联退给提货人供提货用。

9. 提货

所有提货手续办妥后，可通知事先联系好的堆场提货，具体包括以下注意事项。

(1) 首先应与港口调度室取得联系安排计划。

(2) 根据提箱的多少与堆场联系足够的车辆，尽可能在港方要求时间内提清，以免产生转栈堆存费用。

(3) 提箱过程中应与堆场有关人员共同检查箱体是否有重大残破，如有，要求港方在设备交接单上签残。

10. 掏箱

重箱由堆场提到场地后，应在免费期内及时掏箱以免产生滞箱费。

11. 押箱费

货物提清后，空箱回到堆场，从场站取回设备交接单证明箱体无残损，去船公司或船舶代理部门取回押箱费。

12. 索赔

如果货物有损失，办理索赔手续。

6.4.2 集装箱运输主要进口货运单证

1. 提货通知书

提货通知书(delivery notice)，是船公司在卸货港的代理人向收货人或通知人发出的船舶预计到港时间的通知。目的在于要求收货人事先做好提货准备，以便集装箱货物到港后能尽快疏运出港，避免货物在港口、堆场的积压，使集装箱堆场能更充分地发挥中转、换装作用，集装箱能更快地周转，得到更充分地利用。提货通知书见表6-7。

表6-7 提货通知书

注意事项：
1. 根据《中华人民共和国海关法》规定，海运进口货物的收货人必须在船舶申报进境之日14天内向海关申报，逾期由海关收滞报金，而且货物如在三个月内不申报提取，将作为无主货处理。凡船抵港后10天内不提取货物，由此产生的拆箱费、滞箱费、疏港费以及货损货差等风险责任均由收货人承担。
2. 遵循国际惯例，收货人须凭正本提单办理提货手续，并在正本提单上加盖公司法人章。“To Order”提单须有发货人的背书。电报放货，收货人应出具公司保函和提单副本，并加盖公司法人章。私人行李，除提交正本提单外，须出示护照，受托提取私人行李，还须出具代办委托书及身份证。
3. 务请贵司有关人转告发货人及承运人代理，提单与舱单上提供的“通知人”或“收货人”的地址必须正确、完整，以免投递不到。我司不承担由于通知不到所引起的责任风险。请注意《人民日报》每周四的船期公告或向发货人查询。若收到本通知时贵司尚未收到正本提单，应向发货人索取。
4. 进口危险品、冷冻货或重大件的客户应主动提前与我司/港方联系，做好现提接货准备。
5. 为向收货人提供更便捷、更可靠的服务，摆脱目前国际海运中正本提单未到或遗失而无法提货的困境，中远集装箱运输总部已在日本/上海航线上启用了海运单(sea way bill)。收货人仅需按要求证明自己确实是海运单上注明的收货人即可提取货物。证明材料包括：海送单副本，盖有法人章和具法人代表签字的单位保函，本单位经办人的工作证和身份证。有意者，可与发货人联系安排。
6. 如需委托我司货运部办理报关转运手续，请拨电话：63295284。
7. 本通知提供的靠泊日期，不作为船舶申报进境推算之日。
轮第　　航决于20　　年　　月
在上港________区靠泊。该轮装有贵方自________港抵沪的货物。
提单号　　　唛头件数　　　货名
详见附件(附提单　　　　份)

2. 到货通知书

到货通知书是卸货港的船公司的代理人在集装箱卸入集装箱堆场，或移至集装箱货运站，并办好交接准备后，以书面的形式向收货人发出的要求收货人及时提取货物的通知。到货通知书见表 6－8。

表 6－8　到货通知书

CHINA OCEAN SHIPPING AGENCY SHANGHAI

到货通知书

ARRIVAL NOTICE　　　　No. 015954

收货人：________

您单位下列进口货物已抵港，请速凭正本提单并背书后来我公司办理提货手续。

船名	航次	起运港	目的地
提单号	交付条款	到付海运费	
卸货地点	到达日期	进库场日期	第一程运输

标记与集装箱号	货名	集装箱数	件数	质量(KGS)	体积(m^3)

特此通知

注意事项：

1. 请凭本通知书和正本提单(加盖公章)速来我公司进口部门办理提货手续；如提取私人行李另须携带本人护照或代办委托书及身份证。为方便各环节业务，请最好携带您公司业务章前来办理提货手续。
2. 如需委托我公司代办报关转运，请随带有关单证及钱款，派员前来我司委托，如有不清，请洽我司
   电话：3232762
   3230970×308
3. 在必要情况下，我公司接受暂凭银行担保函替代正本提单办理提货手续。
4. 根据海关规定，货物到港(站)14 天内未能及时向海关申报，由收引起的海关滞报金，由收货人承担。
   根据上海市疏港法规定，货物到港(站)10 天内未能及时提取货物，由此引起的港口疏港所发生的费用等，由收货人承担。货物抵港三个月不提取，将作无主货处理。
5. 本通知书所列到达日期系预报日期，不作为申报进境和计算滞报金、滞箱费起算之日的凭据。
6. 本通知书依据提单与舱单上提供的“收货人”及地址报递，由于英文翻译中文所发生的人名地名不一致，我司不承担由此产生的损失，希望谅解。
7. 我公司地址：上海市中山东一路 13 号 3 楼　电话：3231363　3232081　3295632　3210051
   邮编：200002

电报：PENAVICO　传真：3291519　电传：33052　PENAV CN

星期六上午学习、星期日、节假日休息。

3. 提货单

提货单是收货人凭正本提单向承运人或其代理人换取的可向港区、场站提取集装箱或货物的凭证，也是承运人或其代理人对港区、场站放箱交货的通知。提货单仅仅是作为交货的凭证，并不具有提单那样的流通性。

4. 交货记录

交货记录(delivery record)是集装箱码头堆场和集装箱货运站向收货人或其代理人交货的凭证，是证明船公司责任终止的重要单证。交货记录通常在签发提货单的同时交给收货人或其代理人，而后通过提货、交货，由收货人和承运人所委托的集装箱堆场或集装箱货运站的经营人共同签署。交接货时，应检查货物件数和外表状况，若发现任何损坏、丢失，都应在交货记录上列明。

6.4.3 集装箱进口货运业务

1. 船公司在进口货运中的业务

集装箱船舶不仅船型大，运输速度也快，且靠挂港口少。因此，从某种意义上说，限制挂靠港口和缩短装卸时间不仅能提高船舶的周转率，而且对船公司的经济效益和使收货人尽快收到货物都是有利的。船公司要达到这一目的，必须要有合理的组织工作程序。船公司在集装箱进口货运中主要包括以下业务。

1）做好卸船准备工作

由于集装箱船舶要求在最短的时间内卸完集装箱，因此，没有一个完整的卸船计划，集装箱则有可能停滞在码头上，影响船舶装卸，使码头工作陷入混乱状态，延迟对收货人的交货，从而在一定程度上削弱了集装箱运输能缩短装卸作业时间和提高船舶周转率的优越性。因此，船公司主管进口货运的人，应在船舶从最后装船港开出后，即着手制订船舶预计到港的计划，并从装船港代理那里得到有关货运单证。与此同时，与港方、收货人、海关和其他有关部门尽早取得联系，一旦船舶靠泊稳妥，尽快将集装箱卸下，并办理海关手续，做好交货准备工作。从装船港代理取得以下主要单证。

（1）提单副本或码头收据副本。提单副本或码头收据副本是作为制定船舶预计到港通知书、交货通知书、交货凭证、货物舱单、动植物清单，以及答复收货人有关货物方面的各种询问的单证。

（2）积载图。积载图是作为编制集装箱卸船计划、堆场计划、交货计划，以及有关集装箱、机械设备的保管、管理的资料的单证。

（3）集装箱装箱单。集装箱装箱单是作为办理保税内陆运输，以及办理货物从码头堆场运出手续，并作为集装箱货运站办理掏箱、分类、交货的依据。

（4）集装箱号码单。集装箱号码单是作为向海关办理集装箱暂时进口手续、设备管理的依据，以及作为与其他单据核对所用的单证。

（5）装船货物残损报告。凭装船货物残损报告向责任方提出索赔，它是货损事故处理中主要单证之一。

（6）特殊货物表。特殊货物表系向海关和有关方面办理危险品申报，以及冷藏货物、活牲畜等特殊货物的交货的单证。

2）制作并寄送有关单据

船公司或其他代理公司在收到装船港寄来的单据后，应从速制作下述有关单据并寄送给有关方。

（1）船舶预计到港通知书。船舶预计到港通知书是向提单副本所记载的收货人或通知方寄送的单据，其内容和提单大致相同，除货物情况外，还记载该船预计抵港日期。普通船运输下，船公司一般没有给收货人送船舶预计到港通知书的义务，也就是说可以不送。但在集装箱运输下，为了能使码头堆场顺利地进行工作，防止货物积压，使集装箱有效地利用而不发生闲置，加速周转，则有必要将货物预计到达的日期通知收货人，让收货人在船舶抵港前做好收货准备工作，等集装箱货物一从船上卸下即可提走。

（2）交货通知。交货通知是货物具体交付日期的通知，是在确定了船舶抵港日期和时间，并且决定了集装箱的卸船计划和时间后，船公司或其代理人把货物的交付时间通知收货人的单据。货物交付通知习惯上先用电话通知，然后寄送书面通知，以防止不必要的纠纷。

（3）货物舱单。货物舱单作为向海关申请批准卸货之用。

3）卸船与交货

集装箱的卸船与交货计划主要由码头堆场负责办理，但如收货人在接到船公司寄送的船舶预计到港通知后，有时会通知船公司，在其方便的时间提供提货的可能机会。对收货人的这一要求，船公司应转告集装箱码头堆场，在交货时尽可能满足收货人的要求。

4）提货单的签发

除特殊情况外，船公司或其代理人只要收到正本提单，就有义务对提单持有人签发提货单。因此，提货单的签发是采用与正本提单相交换的形式进行的。提货单仅仅是作为交货的凭证，其不具有提单那样的流通性。

在签发提货单时，首先要核对正本提单签发人的签署，签发提单的日期，提单背书的连贯性，判定提单持有人是否正当，然后再发给提货单。提货单应具有提单所记载的内容，如船名、交货地点、集装箱号码、铅封号、货物名称、收货人等交货所必须具备的项目。在到付运费和未支付清其他有关费用情况下，则应收讫后再签发提货单。

在正本提单尚未到达，而收货人要求提货时，可采用与有关银行共同向船公司出具担保书的办法，担保书内应保证：①正本提单一到，收货人应即将其交给船公司或其代理人；②由于没有凭正本提单下发生的提货，对船公司由此而遭受的任何损失，收货人应负一切责任。

此外，如收货人要求更改提单上原指定的交货地点时，船公司或其代理人应在收回全部的正本提单后，才能签发提货单。

2. 集装箱码头堆场在进口货运中的业务

集装箱码头堆场在进口货运中主要包括以下业务。

1）集装箱的卸船准备工作

如来港靠泊的集装箱船系定期班轮，则应根据协议和有关业务章程的规定，在船舶抵港前一定的时间将船期计划通知码头。如由于天气和其他原因未能按期到港则必须提早通

知。在船舶抵港前几天，码头堆场应从船公司或其代理人那里取得如下有关单证：①货物舱单；②集装箱号码单；③积载图；④集装箱装箱单；⑤装船货物残损报告；⑥特殊货物表。

集装箱码头堆场根据这些单证安排卸货准备工作，并制订出集装箱的卸船计划、堆场计划、交货计划。

(1) 集装箱卸船计划。为了减少船舶在港时间，卸船与装船往往同时进行。为使卸船工作有条不紊地进行，则有必要制订卸船计划。卸船计划的制订是为了能在最短的时间内使大量的集装箱顺利地装上与卸下。

(2) 集装箱堆场计划。集装箱能否合理地安置在码头堆场内，除了影响卸船计划的顺利执行外，还将严重影响交货计划的执行。因此，码头堆场应充分考虑卸船的数量、种类、规格，以及向内陆运输和交给收货人的数量，为了达到这一目的，有必要制订堆场计划。

(3) 集装箱的交货计划。集装箱的交货计划是为了能使从船上卸下的集装箱不积压在码头堆场内，并向最终目的地继续运输，或直接交给收货人所制订的计划。

2) 卸船与堆放

集装箱码头堆场根据制订的卸船计划从船上卸下集装箱，并根据堆场计划在堆场内存放集装箱。从船上卸下的集装箱在堆场内存放时应注意：①空箱与实箱应分开堆放；②了解实箱内货物的详细情况；③是否需要安排中转运输；④在码头堆场内交货，还是在货运站交货；⑤预定交货日期。

3) 交货

从船上卸下的集装箱货，交货对象大致可分为收货人、集装箱货运站、内陆承运人三种。根据不同的交货对象，交货时应办理以下手续。

(1) 交给收货人应办理的手续。当收货人或其代理人前来提取装有货物的集装箱时，应出具船公司或其代理人签发的提货单，经核对无误后，堆场将货箱交给收货人。交货时，码头堆场和收货人双方在交货记录上签字交接，如对所交接的货物有批注，则应将该批注记入交货记录，交货记录是证明船公司责任终止的重要单证。

(2) 交给集装箱货运站应办理的手续。如系拼箱货，则由集装箱货运站从码头堆场将集装箱货物运至货运站，并由其拆箱将货交给收货人。一般情况下进行的集装箱货物交接，由码头堆场与货运站共同在集装箱装箱单上签字，作为货物交接的收据。如码头堆场与货运站是各自独立的，交接时则应制作交货记录，并由双方签署，以明确对集装箱货物的责任关系。

(3) 交给内陆承运人应办理的手续。如集装箱货物需继续运往内地最终交货地点，码头堆场则应在与船公司或其代理公司取得联系后，再把集装箱交给内陆承运人。在这种情况下，如船公司对货物的责任终止于码头堆场，则应以交货记录进行交接。如内陆承运人作为船公司的分包人，即船公司对全程运输负有责任时，码头堆场与内陆承运人只需办理内部交接手续，在集装箱运至最终交货地点后再办理交货记录。

4) 收取有关费用

码头堆场在将集装箱货物交给收货人时，应查核该货物是否发生了保管费、再次搬运费，另外，集装箱的使用是否超出了免费使用期，如已超出则应收取滞期费。在发生上述费用的情况下，码头堆场应在收取了这些费用后再交付集装箱货物。

5）制作交货报告和未交货报告

集装箱码头堆场在交货工作结束后，应根据实际交货情况制作交货报告送交船公司，作为日后船公司据以处理收货人提出的关于货物丢失和损坏的索赔的依据。如收货人一时未能前来提货，码头堆场则应制作未交货报告送交船公司，船公司据以催促收货人早日提货，如收货人仍不前来提货，船公司可对货物采取必要的措施。

3．集装箱货运站在进口货运中的业务

集装箱货运站主要包括以下进口货运业务。

1）做好交货准备

集装箱货运站应在船舶到港前几天，从船公司或其代理人处取得下列有关单证：①提单副本或场站收据副本；②货物舱单；③集装箱装箱单；④装箱货物残损报告；⑤特殊货物表。

集装箱货运站根据上述单据做好拆箱交货准备工作。

2）发出交货通知

在确定了船舶抵港日期和卸港计划后，货运站与码头堆场联系确定提取集装箱的时间，根据这一时间由集装箱货运站制订出拆箱和交货计划。

集装箱船舶在港期间，货运站有可能同时进行拆箱交货、接货装箱的作业，其业务相当繁忙紧张，为使拆箱的货物尽早让收货人提走，对收货人发出交货日期的通知是完全必要的。交货日期的通知也是计算集装箱货物保管费和再次搬运费的依据。

3）从码头堆场提取载货重箱

集装箱货运站在与码头堆场取得联系后，即从堆场领取载货的集装箱。在进行集装箱货物交接时，码头堆场应与货运站在集装箱装箱单上签字。另外，对出堆场的集装箱应办理设备交接手续，由堆场出具设备收据，双方在设备收据上签字。

4）拆箱交货

集装箱货运站从码头堆场领取集装箱后，即开始拆箱作业。在从箱内取出货物时，应按装箱单记载的末尾向前的顺序进行，这是因为箱内的货物是按货物装箱的顺序记载的。拆箱后，应将空箱退还给码头堆场。

当收货人提前来提货时，货运站则要求收货人出具船公司签发的提货单，在将提货单记载的内容与货物核对无误后，即可交货。交货时集装箱货运站应与收货人在交货记录上签字，如发现货物有异状，则应将这种情况记入交货记录的备注栏内。这种交货记录与普通船运输下的船舶记录具有同样的性质，是交货完毕的凭证，船公司对货物的责任以双方在交货记录上的签署为准。

5）收取有关费用

集装箱货运站在交付货物时，应查核该货物有无发生保管费和再次搬运费，如已发生则应收取后再交货。

6）制作交货报告和未交货报告

集装箱货运站在交货工作结束后，制作交货报告寄送给船公司，船公司据以处理有关货物的损害赔偿责任。对未交货和积压在货运站的货，则应制作未交货报告寄送给船公司，船公司据以催促收货人迅速提货，如收货人仍不前来提货，船公司可对货物采取必要的措施。

4. 收货人在进口货运中的业务

收货人在进口货运中主要包括以下业务。

(1) 签订贸易合同。收货人作为买方首先必须与卖方(发货人)订立贸易合同。

(2) 租船订舱。如果货物系以FOB价格条件成交，收货人则负有租船订舱的责任，并需将有关船名、装船期通知发货人。

(3) 申请开信用证。收货人必须在合同规定的日期向其所在地银行提出开证申请，并按合同规定的内容填写开证申请书，请开证行(所在地银行)开证。

(4) 投保。进口货物如以FOB或CIF价成交，收货人则负有投保的责任，并支付保险费。

(5) 取得有关装船单据。收货人要取得有关装船单据，则必须向银行支付货款，也就是说购买装船单据，或向银行开信托收据后取得装船单据。如在按托收汇票结汇时，进口地银行对出口地银行负有代收货款的责任。所以，在付款交单条件下，收货人只有在支付货款后才能取得单据。如为承兑交单，收货人在对接管的票据确认后，才能取得单据。收货人在得到单据后，应仔细审核提单记载的事项和提单背书的连贯性。

(6) 换取提货单。收货人在提货前，应将提单交还给船公司或其代理人，据以取得提货单。在集装箱货物从船上卸下后，凭提货单即可提货。

(7) 提取货物。通常，整箱货应去码头堆场提货，拼箱货则应去货运站提货。应注意的是，如整箱货连同集装箱一起提取，还应办理集装箱设备收据。

(8) 索赔。收货人在提取货物时，如发生货物的丢失、损坏，即应向责任方提出损害赔偿。

6.5 集装箱运输提单

6.5.1 正面条款

集装箱提单的性质和作用与传统海运提单相似。其正面内容也与传统海运提单大同小异。集装箱提单除正面内容外，一般还订有正面条款，这些条款是确认条款、承诺条款和签署条款。

1. 确认条款

确认条款表明负责集装箱运输的人，是在“货物外表状况良好”下接受货物的托运后，签发给货物托运人的提单，系一张收货待运提单。这是由集装箱运输的特点所决定的。因为，负责集装箱运输的人接受货物的地点有时不在装船港，而是在集装箱码头堆场、集装箱货运站，乃至发货人的门或仓库，而且，货物托运人凭经货物接受人签署的场站收据，即可换取提单。但在大多情况下，货物实际上并没有装上船，所以该提单只能是一张收货待运提单。该种提单在其正面都设有“装船备忘录”(on board notation)一栏，等货物在实际装船完毕后，即在该栏内填制具体的装船日期、船名后，该收货待运提单便可作为已装船提单使用了。这种做法符合海关规则和有关运输法规的规定，也符合《跟单信用证统一惯例》的有关规定。

2. 承诺条款

承诺条款表示货物的托运人同意接受提单中的所有条件，并受其约束。这并不是集装箱提单中特有的条款，普通船提单也有类似的规定。

3. 签署条款

签署条款表示由谁签发提单，以及正本提单签发的份数。普通船提单都列有船长签署(for the master)的规定，尽管在实际业务中提单并非全由船长签发。现行的联运提单或集装箱提单一般都列入船公司的名称，而且，不管由谁签发提单，都仅是代表承运人(for the carrier)签字，或者仅以代理人身份(as agent only)签字。

目前，国际航运界比较有影响的集装箱提单有英国的“OCL”（英美体系）；北欧五家联营公司的“SCANDUCH”（大陆体系）；日本大阪三井、川崎等联营公司的“KLINE”等。这些提单正面记载事项内容的格式在国际上是统一的。其目的是便于计算机处理，但具体项目有所不同。

6.5.2 背面条款

由于集装箱运输与传统海上运输有许多不同之处，因此，集装箱提单的背面条款除了与第3章所述的传统海运提单的背面条款相同之处外，也存在一定的差异。

1. 承运人的责任期限条款

集装箱运输条件下，负责集装箱运输的承运人的接货、交货地点往往是距离港口很远的内陆货运站或货主仓库，因此，传统的提单中对承运人规定的责任期限不再适用。为此，集装箱提单将承运人的责任期限规定为：“从收到货开始至交付货物时止”，以代替普通船提单下的“钩至钩原则”。例如，英国海外集装箱公司(Overseas Container Line，OCL)公司的集装箱提单对承运人的责任期限规定为：“承运人对自收货之时起至交货时止期间所发生的货损事故应承担责任”。中国远洋运输(集团)总公司联运提单采用前后条款(Before After Clause)，即承运人对收货前、交货后的货物损害不负责任。

开展集装箱运输的最终目的，是通过多种运输方式实行门到门运输，但目前实行门到门运输的集装箱货物由于诸多原因，其在集装箱运输中所占的比例不大。

实际上，集装箱运输承运人的责任期限完全是根据集装箱货物的交接方式来决定的，而什么样的交接方式决定了承运人签发提单的时间、地点，反过来，提单的签发制约了承运人对货物负责的时间或期限。

1）交接方式

根据集装箱货物的交接地点，其包括以下交接方式。

（1）整箱货接收、整箱货交付。包括：①发货人门至收货人门；②发货人门至卸船港集装箱码头堆场；③装船港集装箱码头堆场至收货人门；④装船港集装箱码头堆场至卸船港集装箱码头堆场。

（2）整箱货接收、拼箱货交付。包括：①发货人门至进口国集装箱货运站；②装船港集装箱码头堆场至进口国集装箱货运站。

（3）拼箱货接收、拼箱货交付出口国集装箱货运站至进口国集装箱货运站。

（4）拼箱货接收、整箱货交付。包括：①出口国集装箱货运站至卸船港集装箱码头堆

场；②出口国集装箱货运站至收货人门。

2）签发提单的地点

根据上述集装箱货物的交接方式，承运人或其代理人签发集装箱提单的地点可能有以下几种。

（1）发货人工厂或仓库。在发货人工厂或仓库签发的集装箱提单则表明货物是由发货人自行装箱，集装箱运输经营人或其代理人在接收货物后，签署场站收据(相当于普通货运输下的大副收据)，并负责安排内陆运输，发货人凭场站收据换取提单。

（2）集装箱码头堆场。集装箱码头堆场签发的提单则表明发货人在装箱后，自己负责安排内陆运输，发货人和集装箱运输经营人交接货物的地点以码头堆场为界，严格来说，以堆场大门为界。集装箱运输经营人或其代表在收到货物后，签署场站收据，发货人凭其换取提单。

（3）集装箱货运站。在货物不足以装满一整箱，而贸易合同又规定货物要用集装箱运输时，发货人则将货物运至集装箱货运站，由货运站负责装箱。拼箱货的交接与普通货运输下的交接无多大区别，但是普通货运输下的货物交接以大副收据为凭证，而拼箱货以场站收据为凭证。

2. 甲板(舱面)货运输选择条款

如前所述，现行的海上运输法规规定：如承运人将货物装载甲板运输，此种运输仅限于该种货物根据航海习惯或法律可装载甲板运输，或事先已征得货主的同意，并在提单上记载“装载甲板运输”字样。反之，承运人擅自将货物装载甲板运输而导致货物损害，则构成根本违反运输合同，此时运输合同中赋予承运人的一切抗辩理由、免责事项等均无效，由此而产生的一切损失，承运人必须负责赔偿。

但由于集装箱船舶构造的特殊性和经济性，要求有相当数量的集装箱装载甲板运输。通常，一艘集装箱船在满载时有30%左右的货箱装载甲板运输。然而，在签发提单时就决定将哪些货箱装载甲板运输是不可能的，因此，集装箱提单中规定了一条甲板货条款，规定装载甲板运输的集装箱与舱内集装箱享有同样权益。例如，日本邮船和大阪三井等船公司所使用的集装箱提单规定“本公司有权将集装箱货物装载甲板下运输，或甲板上运输，如货物装载甲板上，对包括共同海损在内的一切用途来说应认为是甲板下装载”。又如，中国远洋运输(集团)总公司联运提单条款中的甲板货条款规定：“集装箱(平板、托盘或其他类似装运工具除外)中所装的货物，不论是由承运人，或由货方装载，都视作舱面装运或舱内装运，而无须通知货方。此种货物(牲畜和植物除外)，不论装载舱面或舱内，就本提单所载包括共同海损在内的所有情况，都视作舱内积载。”

3. 承运人赔偿责任限制条款

各国的法律和船公司的提单对承运人的赔偿责任限制都有明确规定。

在集装箱运输下，如货物承运人或其代理人负责装箱，即拼箱货运输，承运人的责任与普通货提单规定的责任一样，按件或单位数负责赔偿。但在整箱货运输下，承运人收到的仅仅是外表状况良好、铅封完整的集装箱，至于箱内装什么货、多少件、包装如何等，承运人只能从有关单证上知悉，为此，《维斯比规则》对《海牙规则》修改时，对集装箱、托盘，或类似的运输器具在集装时作了这样的规定：“如在提单中已载明这种工具内的货物件数或单位数，则按所载明的件数或单位数赔偿，如集装箱、托盘，或类似的运输器具

为货主所有，赔偿时也作为一件”。《汉堡规则》和我国《海商法》也规定，集装箱等装运器具不属于承运人所有或非由其提供的，则该集装箱等装运器具应视为一件或一个货运单位。中国远洋运输(集团)总公司联运提单对集装箱运输下，承运人的赔偿责任限制规定如下。

(1) 当承运人应对货物的灭失或损害负责赔偿时，此种赔偿应根据该项货物的发票价值加运费、保险费(如已支付)计算。

(2) 如无货物发票价值，此项赔偿则应根据该项货物交付地点和交付货方当时的价值，或应已如此交付时的价值计算。货物价值应根据商品交易价格计算，而在无此项价格时，则按现时市场价格计算，如无商品交易价格或现时市场价格，则应根据相同品种及质量货物的正常价值计算。

(3) 赔偿金额不得超过灭失或损害时货物的毛重每千克为人民币 3 元。

(4) 只有在承运人的同意之下，托运人所申报的超过本提单规定限制的货物价值已在提单上载明时，才能要求赔偿较高的金额，在此情况下，申报的价值金额便应代替上述赔偿限额。任何部分灭失或损害，都应在此申报价值的基础上按比例调整。

(5) 如经证明，货物的灭失或损害乃发生在海上或者内陆水道，承运人的责任应限定为每件或每一计费单位为人民币 700 元。

4. 托运人责任条款

1) 发货人装箱、计数或不知条款

《海牙规则》规定，如承运人、船长或其代理人有适当依据怀疑货物的任何标志、号码、数量、重量不能确切代表其实际收到的货物，或无适当方法进行检验，便没有必要在提单上将其注明或标明。一方面，根据《海牙规则》的这一规定，承运人可以在提单上拒绝载明箱内货物的详情。但是，如果提单上缺少这些记载，势必会影响提单的流通性，因此，在实际业务中又不得不根据货主的通知内容予以记载。但另一方面，如果承运人默认了货主提供的集装箱内的件数，则会给承运人在能否享受最高赔偿限额等责任限制方面带来不利。因此，承运人在根据货主提供的内容如实记载于提单的同时，又保留“发货人装箱、计数”或“不知条款”，以最大限度达到免除责任的目的。例如，日本邮船公司集装箱提单规定：“如货物件数是由发货人或其代理人装箱并加封，该种集装箱又为本公司接受运输的，则本提单正面所列的内容(有关货物的重量、尺码、件数、标志、数量等)，本公司均不知悉”。在提单中订有不知条款，从表面上看能保护承运人的利益，但其保护范围也有一定的限度。例如，货主能举证说明承运人明知货物详细情况，且又订上不知条款，承运人仍不能免责。

2) 铅封完整交货条款

集装箱提单中这一条款的规定仅适用于整箱货交接，换言之，承运人在铅封完整下收货、交货，业已认为承运人完成货物运输，并解除所有责任。因此，从某种程度上说，集装箱运输下的整箱货交接是以铅封完整与否来确定承运人责任的。例如，货物受损人欲提出赔偿要求，不仅需举证说明，还应根据集装箱提单中承运人的责任形式来决定。

3) 货物检查权条款

所谓货物检查权条款是指承运人有权，但没有义务在任何时候将集装箱开箱检验，以核对其所装载的货物。经过查核，如发现所装载的货物全部或一部分不适合运输，承运人

有权放弃对该部分货物的运输，或是由托运人支付合理的附加费来完成这部分货物的运输，或存放在岸上或水上具有遮蔽的或露天的场所。这种存放业已被认为按提单交货，即承运人的责任已告终止。

集装箱提单上订有货物检查权条款，是为了承运人对箱内货物的实际状况怀疑，或积载不正常时启封检查。承运人在行使这一权利时，无须得到托运人的预先同意。一般来说，对由货主自己装载的集装箱启封检查时，原则上应征得货主同意，其费用由货主负担。

4）海关启封检查条款

根据《1972年集装箱关务公约》的规定，海关有权检查集装箱。因此，集装箱提单中都规定："如果集装箱的启封是由海关当局因为检查箱内货物内容打开而重新封印，由此而造成、引起任何货物灭失、损害，以及其他后果的，本公司概不负责。"在实际业务中，尽管提单条款作了这样的规定，承运人对这种情况还应做好记录，并保留证据，以免除责任。

5）发货人对货物内容正确性负责条款

集装箱提单中所记载的内容，通常由发货人填写，或由负责集装箱运输的承运人或其代表根据发货人所提供的有关托运文件制成。在集装箱运输经营人接受货物时，发货人应视为其已向承运人保证，其在集装箱提单中所提供的货物种类、标志、件数、重量、数量等一概为准确无误，如系危险货物，还应说明其危险特性。

如货物的损害是由于发货人提供的内容不准确或不当所致的，发货人应对承运人负责，即使发货人已将提单转让于他人也不例外。集装箱货物在由货主自行负责装箱时，货主对承运人造成的损害负责赔偿。

5. 危险品运输条款

运输集装箱危险品时，对货物托运人来说，必须在货物外表贴上清晰的、永久性的货物标志，并能提供任何适用的法律、规章，以及承运人所要求的文件或证明。在托运集装箱危险品时，集装箱提单条款一般都有以下规定。

(1) 承运人在接受具有爆炸性、易燃性、放射性、腐蚀性、有害性，以及有毒性等危险货物时，只有在接受由货主为运输此种货物而提出的书面申请时方能进行。

(2) 承运人或其代理人对于事先不知其性质而装载的具有易燃、爆炸，以及其他危险性的货物，可在卸货前任何时候、任何地点将其卸上岸，或将其销毁，或消除其危害性而不予赔偿。该货物的所有人对于该项货物所引起的直接或间接的一切损害和费用负责。

(3) 即使承运人了解货物的性质，并同意装船，但在运输过程中可能对船舶和其他货物造成危害时，也同样可在任何地点将货物卸上岸，或将其销毁，消除危害性而不负任何责任。

因此，在托运集装箱危险品时，托运人应保证以下事项：①提供危险品货物的详细情况；②提供运输注意事项、预防措施；③满足危险品货物有关运输、保管、装卸等要求；④货物的包装外表应有清晰、永久性标志；⑤在整箱货运输时，箱子外表(四面)应贴有危险品标志。

6. 承运人的运价本条款

由于集装箱运输的特点，特别是涉及有关集装箱运输术语、具体交接办法、计费方

法、货物禁运规定，以及交货方式等问题，均无法一一在提单上列举说明，这时则需要运价本补充予以详述。在国际航运业务中，各船公司一般均将运价本的主要条款装订成册，必要时对外提供，以弥补提单条款规定的不足。集装箱提单中有关承运人的运价本是提单的组成部分，运价本与提单发生矛盾时，以提单为准。例如，中国远洋运输(集团)总公司联运提单条款规定："在装运时使用的承运人运价本的条款与条件，已载入本提单。此种运价本的有关规定可向承运人索取，在本提单规定所使用的运价本之间发生矛盾时，应以本提单规定。"

7. 索赔与诉讼条款

现行的海上货物运输公约规定，根据运输合同或提单有权提取货物的人，在收货时发现货物已发生灭失或损害，或损害不明显，最迟不超过从收货之日起3天内以书面的形式通知承运人或其代理人，这种交接应作为承运人已按照提单规定交付货物的初步证据。如货物的状况在货物交接时已经双方联合检验或检查，则无须书面通知，除非从货物交付之日或应交付之日起一年内提出诉讼。

现行的集装箱提单对于拼箱货的货损事故处理，即索赔要求和诉讼时效基本上与普通船提单的规定相同。但在整箱货运输下，由于整箱货在卸船港交付后并不拆箱，因此，只能根据表面状况交货，如箱子外表状况良好、铅封完整，承运人的责任即告终止。如货物或箱子外表状况并不良好，考虑到集装箱运输的特点，有的提单条款规定收货人应在3天或7天内以书面的形式通知承运人。对于诉讼时效，有的规定为一年，有的为9个月，如属全损，有的提单仅规定为两个月，超出规定期限，承运人将解除一切责任。中国远洋运输(集团)总公司联运提单有关索赔、诉讼条款规定：①如货物损坏明显，收货人应在收货时当场提出；②如在收货时没有当场提出，则在从提货之日起于7天内提出索赔；③如承运人的责任期间是从装船港至卸船港，诉讼从收到货9个月内提起，否则，承运人解除一切责任；④如承运人的责任期间从装船港码头或紧邻码头至卸船港码头或紧邻码头，诉讼从收到货物起一年内提起，否则，承运人解除一切责任；⑤在全部发生灭失时，自该货物发生灭失时起两个月内提起诉讼，否则，承运人将解除一切责任。

本 章 小 结

本章主要论述国际海上集装箱运输的发展概况、集装箱运输的发展趋势、集装箱运输的设备和设施、集装箱运输出口业务、集装箱运输进口业务、集装箱提单的主要条款。重点是集装箱的进、出口货运业务及程序，集装箱运输过程中的责任的划分，也就是集装箱提单的主要内容。



思考题

1. 简述未来集装箱运输的发展趋势。
2. 集装箱运输的主要关系方有哪些？
3. 集装箱装卸作业区有哪些？它们有什么功能？
4. 简述集装箱货物运输出口的主要业务。

5. 简述集装箱货物运输进口的主要业务。

6. 集装箱提单的背面条款中有哪些内容与传统提单不同？集装箱运输中赔偿责任限制是怎样的？



案例分析

集装箱运输合同责任案例

1990年，发货人中国厦新进出口公司委托某对外贸易运输公司将750箱茶叶从大连港出口运往印度，某对外贸易运输公司又委托其下属S分公司代理出口。S分公司接受委托后，向思捷达远洋运输公司申请舱位，思捷达远洋运输公司指派了箱号为HTM-5005等三个满载集装箱后签发了清洁提单，同时发货人在中国人民财产保险股份有限公司处投保海上货物运输的战争险和一切险。货物运抵印度港口后，收货人拆箱后发现部分茶叶串味变质，即向中国人民财产保险股份有限公司在印度的代理人申请查验，检验表明，250箱茶叶被污染。检验货物时，船方的代表也在场。因此中国人民财产保险股份有限公司在印度为代理人赔付了收货人的损失之后，中国人民财产保险股份有限公司向人民法院提起诉讼。

问题：

(1) 在集装箱运输中，思捷达远洋运输公司应负有什么义务？它是否应对损失负责？

(2) 在集装箱运输中，S分公司应负有什么义务？它是否应对损失负责？

(3) 中国人民财产保险股份有限公司是不是有资格作为原告？为什么？

(4) 如果中国人民财产保险股份有限公司有资格作为原告，它应将谁列为被告？

第7章　国际多式联运

【本章要点】

本章主要介绍国际多式联运的概念，国际多式联运经营人的定义，国际多式联运的优点，国际多式联运的基本条件，国际多式联运经营人的基本条件，三大陆桥的特点与影响，陆桥运输的形式，国际货物多式联运的公约与法规。



2000年3月7日，原告星星公司和江海运输有限公司(以下简称江海公司)签订了“支线运输协议”，双方约定由江海公司每周为星星公司提供上海至宁波、温州航线的70个箱位。该协议第6条约定：本协议由缔约方的授权代表签章。该协议的签章人为星星公司和上海远洋航运有限公司(以下简称远洋公司)。2000年3月1日，被告江海公司和被告宁波北仑公司签订了《港航班轮协议书》，双方就江海公司从事宁波至温州、上海的内支线集装箱运输事宜达成了协议，由江海公司每月将船舶动态通知北仑公司，然后由北仑公司安排靠泊和装卸作业。同日，江海公司与远洋公司签订了光船租赁合同，由江海公司将其所属的“向荣”轮出租给远洋公司，但未向船舶登记机关进行登记。

2000年3月，原告星星公司承运东方公司的一批冻虾(共三个冷藏集装箱)，从加拿大哈克斯洛运往中国宁波港。星星公司签发了全套正本提单，提单记载的装运指示表明大部分时间内冷藏集装箱温度均须保持在摄氏零下25℃。货物几经转船，于同年5月23日被运抵上海港。涉案集装箱在上海港卸下后，于5月26日装上支线船“向荣”轮，并于同年5月27日到达宁波港。宁波外轮理货公司在理货时将涉案的三个冷藏箱作为溢卸，并制作了集装箱溢卸单。北仑公司根据其与江海公司签订的“港航班轮协议书”实际操作船舶靠泊及装卸作业等业务，将三个冷藏集装箱卸离“向荣”轮，存放于公司的集装箱堆场至同年6月20日由货主提货。货物在堆场存放期间，北仑公司未给三个冷藏集装箱通电。同年6月21日，货主东方公司将货物运抵上海，开箱后发现货物变质，当即委托通标标准技术服务有限公司上海分公司对货物进行检验。2000年7月27日，东方公司以提单持有人的身份向宁波海事法院就涉案货损向本案原告星星公司和集装箱堆场保管人本案被告北仑公司提起诉讼。宁波海事法院(2000)甬海商初字第218号民事判决认定涉案货损发生在北仑公司保管货物期间，同时判令本案原告星星公司向东方公司赔付了货物损失、各项费用及利息。东方公司和本案原告星星公司均不服判决，向浙江省高级人民法院提起上诉。2001年12月29日，浙江省高级人民法院以(2001)浙经二终字第112号民事判决维持一审判决第一项，即星星公司向东方公司赔付货物损失、各项费用及利息。另判决星星公司向东方公司赔付律师费损失。此外，星星公司负担二审的案件受理费。2002年2月26日，本案原告星星公司向东方公司支付了上述款项。

后查明：江海公司和远洋公司分别是中国某运输集团总公司投资设立的独立法人单位。2001年8月24日，原告星星公司在上海海事法院向三个被告提起追偿诉讼，并于最后一次庭审中明确表示要求追究江海公司、远洋公司的违约责任，被告北仑公司承担违约的连带责任，并且不放弃追究北仑公司的侵权责任。

本案货损虽然发生在北仑公司保管货物期间，但是原告明确提起的是合同之诉，被告江海公司是“支线运输合同”下的承运人，应对涉案货损承担违约责任。远洋公司是支线运输的实际承运人。涉案货损发生在其承运掌管的责任期间，远洋公司应对原告的损失承担连带赔偿责任。被告北仑公司不是涉案水路货运合同的当事人，现原告提起的是合同之诉，因此应由承运人江海公司、实际承运人远洋公司承担责任。法院遂判决：被告江海公司向原告星星公司赔偿损失及利息；被告远洋公司对被告江海公司的赔偿义务承担连带责任；对原告星星公司的其他诉讼请求不予支持。被告江海公司和远洋公司不服提起上诉，上海市高级人民法院认为原判认定事实清楚，适用法律正确，遂于2003年4月14日做出二审判决，驳回上诉，维持原判。

试问：你对此案例及其法院的判决怎么认识的，理由是什么？



7.1 国际多式联运概述

7.1.1 国际多式联运的产生

在国际多式联运的发展历程中，美国占据了极为重要的地位。早在约 20 世纪 20 年代，美国就开始了多式联运。当时是挂车和铁路运输挂车的多式联运方式。在前集装箱时代，即 20 世纪 70 年代前几乎是挂车运输主宰了多式联运。20 世纪 90 年代挂车运量一直保持平稳状态，90 年代后期开始呈下滑趋势，而 2003 年有所回升并稳定在 20%。

1956 年 4 月 26 日美国 ideal-X 号第一次装载了 58 只集装箱从纽约的纽华克至休斯敦，开辟了集装箱运输的先河。1956 年出现了第一艘专用集装箱船 Maxton 号，是一艘油轮改装船，可以装载 60 只集装箱于甲板上。1955 年铁路的集装箱及挂车运输列为单独的一项货运类别，当年运输了 16.8 万箱(车)。1970 年以后，随着集装箱(国际标准化组织箱及国内箱)运量的增长，尤其是 20 世纪 80 年代双层箱运输的急剧增长，美国多式联运发生了根本性的变革。一是美国铁路关闭了大量中小运量的车站，从 1973 年的 1 100 个缩减到 1997 年的 200 个，二是变“驮背运输站台式”装卸为机械化作业。

美国铁路集装箱中的大多数是国际标准化组织国际标准集装箱，20、40 和 45 英尺干货集装箱占据主流，主要用于进出口贸易。美国自 1986 年开始采用国内标准箱。48 和 53 英尺规格占据主流。

7.1.2 国际多式联运的概念

国际多式联运是一种以实现货物整体运输的最优化效益为目标的联运组织形式。它通常是以集装箱为运输单元，将不同的运输方式有机地组合在一起，构成连续的、综合性的一体化货物运输。通过一次托运、一次计费、一份单证、一次保险，由各运输区段的承运人共同完成货物的全程运输，即将货物的全程运输作为一个完整的单一运输过程来安排。它与传统的单一运输方式又有很大的不同。

国际多式联运是一种比区段运输高级的运输组织形式。20 世纪 60 年代末美国首先试办多式联运业务，受到货主的欢迎。随后，国际多式联运在北美、欧洲和远东地区开始采用。20 世纪 80 年代，国际多式联运已逐步在发展中国家采用。目前，国际多式联运已成为一种新型的重要的国际集装箱运输方式。虽然自 1980 年《联合国国际货物多式联运公约》出笼以来，国际多式联运方式由于其实施过程对各种运输方式衔接的要求比较高，加上各国在法律程序上的种种约束和限制，使之在实际推广应用普及方面并没有所想象的那样迅速和便利，但由于其运作方式的连续性、综合性、统一性等一体化特征，使其有着强大的竞争力和优势，日益受到国际航运界的普遍重视和推广应用。我国在大力发展现代物流的今天，通过信息网络平台和技术，开始大力地发展多式联运物流，着力于解决各种运输方式及仓储之间的无缝链接问题，大力推进我国的国际多式联运的迅速发展。

根据《联合国国际货物多式联运公约》，国际多式联运是指按照多式联运合同，以至少两种不同的运输方式，由多式联运经营人将货物从一国境内接管货物的地点运到另一国境内指定交付货物的地点。为履行单一方式运输合同而进行的该合同所规定的货物接送业

务，不应视为国际多式联运。

根据《国际集装箱多式联运管理规则》，国际集装箱多式联运是指按照国际集装箱多式联运合同，以至少两种不同的运输方式，由多式联运经营人将国际集装箱从一国境内接管的地点运至另一国境内指定交付的地点。

国际多式联运是一种利用集装箱进行联运的新的运输组织方式。它通过采用海、陆、空等其中的两种以上的运输手段，完成国际间的连贯货物运输，从而打破了过去海、铁、公、空等单一运输方式互不连贯的传统做法。如今，提供优质的国际多式联运服务已成为集装箱运输经营人增强竞争力的重要手段。

国际多式联运是采用两种或两种以上的不同运输方式进行联运的运输组织形式。这里所指的至少两种的运输方式可以是海陆、陆空、海空等。这与一般的海海、陆陆、空空等形式的联运有着本质的区别。后者虽也是联运，但仍是同一种运输工具之间的运输方式。众所周知，各种运输方式均有自身的优点与不足。一般来说，水路运输具有运量大、成本低的优点；公路运输则具有机动灵活，便于实现货物从门到门运输的特点；铁路运输的主要优点是不受气候影响，可深入内陆和横贯内陆实现货物长距离的准时运输；而航空运输的主要优点是可实现货物的快速运输。由于国际多式联运严格规定必须采用两种或两种以上的运输方式进行联运，因此这种运输组织形式可综合利用各种运输方式的优点，充分体现社会化大生产、大交通的特点。

7.1.3　国际多式联运的发展阶段

由于国际多式联运主要以集装箱为载体，国际集装箱运输的发展历程与国际多式联运的发展历程基本一致。国际集装箱运输的发展经历了初始期、成长期、成熟期等阶段，伴随着国际集装箱运输的发展，国际多式联运也经历了这些发展阶段。

1. *初始期*

截至20世纪70年代初期，集装箱运输开始从美国沿海运输向国际远洋运输发展。从事集装箱运输的船舶为第一代集装箱船，有了集装箱专用码头。1965年国际标准化组织颁布了一系列国际集装箱规格，其中长度为20英尺(6.1米)和40英尺(12.2米)的标准集装箱成为国际集装箱运输中的常用箱。由于尺寸标准化，相关工具具有通用性，为集装箱的多式联运打下了良好基础。

1966年4月海陆运输公司以经过改装的全集装箱船开辟了纽约至欧洲集装箱运输航线。之后随着海上集装箱运输的发展，世界各国普遍建设集装箱专用码头。国际集装箱多式联运初步发展。

2. *成长期*

20世纪70年代初到80年代末为国际集装箱运输的成长期。集装箱运输迅速发展，世界各主要航线开展了集装箱运输。国际航线上出现了第二代集装箱专业船，集装箱专用泊位逐步增多，港口装卸设施现代化、专业化。集装箱多式联运出现，集装箱管理水平逐步提高。国际远洋运输航线从欧美扩展到东南亚、中东及世界各主要航线。

由于集装箱运输具有装卸效率高、成本低、效益好，运输质量稳定并便于开展国际集装箱多式联运等优点，1971年年底，发达国家的海上件杂货运输基本实现了集装箱化，

发展中国家的集装箱运输也得到了较大的发展。1980 年 5 月，在日内瓦通过了《联合国国际货物多式联运公约》。此后，多式联运发展迅速。1983 年，全世界集装箱船舶运力达到 208 万 TEU。

20 世纪 80 年代，许多集装箱码头配备了诸如跨运车、集装箱装卸桥、堆场使用的轮胎式龙门起重机等现代化装备。电子计算机的应用促进了集装箱运输管理水平的提高。美国铁路双层集装箱多式联运推动了集装箱多式联运的发展。

3. 成熟期

20 世纪 90 年代以来，随着集装箱运输船舶、码头泊位、装卸机械、集疏运的道路桥梁等硬件设施的完善，国际集装箱运输发展进入成熟期。集装箱运输在全世界普及，多式联运进一步发展并成熟。集装箱运输的经营管理、业务管理的方法和手段日趋成熟。集装箱船舶运力大量增加(目前，全世界集装箱船舶运力超过 400 万 TEU)，单船规模增大。集装箱船舶的发展情况见表 7 - 1。

表 7 - 1　集装箱船舶的发展情况

营运年代	载运能力/TEU	总　吨	长度/米	宽度/米	吃水/米
第一代 (1957)	750	14 000	180	25.0	9.0
第二代 (1968)	1 500	30 000	210	30.5	10.5
第三代 (1972)	3 000	40 000	275	32.2	11.5
第四代 (1988)	4 500	55 000	298	39.2	12.5
第五代 (1995)	6 000	72 000	315	42.8	14.0
第六代 (1997)	8 000	89 000	338	46.5	14.5

注：资料参考《中国航务周刊》网站。

7.1.4　我国国际多式联运的发展

我国国际集装箱运输起步较晚，但发展速度快。1973 年天津接卸了第一个国际集装箱。20 世纪 70 年代国际集装箱运输起步，80 年代开始稳定发展，90 年代成为全世界航运界的热点。随着国际集装箱运输的发展，我国国际多式联运发展迅速。国际多式联运方式较多，如海铁联运、海公联运、海河联运等。目前，我国国际集装箱运量占全世界总运量的 20%～25%，并有了一支现代化的集装箱船队，国际多式联运随之快速发展。

就海铁联运而言，20 世纪 80 年代初，我国对某些国家和地区的外贸进出口货物开始采用国际多式联运方式，随后逐步发展。在集装箱多式联运方面，铁道部在 1986 年和 1987 年与中国远洋运输公司签订了《国际集装箱海铁联运协议》(试行)，规定在中国沿海的大连、天津、上海等港口和内地 30 余个火车站开办集装箱海铁国际联运及从中国过境的第三国集装箱运输业务；实行联运的集装箱使用中国远洋运输公司签发的全程联运提单，中国远洋运输公司负责海运段运输、海关手续及港口装卸等工作，铁路部门负责铁路段运输、到站装卸及空、重箱返回，这是在国内首创的多式联运服务。1991 年，由国务院生产办公室主持，原铁道部、原交通部、对外贸易经济合作部、物资部联合召开全国集装箱运输工作会议，确定了国际集装箱从港口向内地延伸的九条联运线。在 1994—1995 年

开通了郑州和武汉至香港、郑州至青岛港、郑州和西安至天津港之间的定期集装箱直达列车，使海铁联运的条件进一步改善。

然而，铁路多式联运的发展很缓慢。目前铁路集装箱运量与海运业有很大差距。在国际集装箱多式联运业务中，铁路所占比重偏低(见表 7-2)。例如，以 1998 年为例，全国国际集装箱进出口量达 1 502.3 万标准箱，其中铁路承运量仅占 1.1 万标准箱。在多数港口中海铁联运量所占比例不超过 1%。集装箱多式联运的陆上部分主要以公路运输为主。但由于公路运输到发的不平衡性大，港口的陆上大门容易形成“瓶颈”，迫切需要铁路参与集装箱多式联运，因此铁路参与集装箱多式联运的潜力大，其未来的集装箱运量具有很大的增长空间。

表 7-2　上海港海铁联运集装箱量

年　度	海铁联运量/TEU	全港吞吐量/万 TEU	比　　例
1998	20 479	306	0.67%
1999	35 556	421	0.84%
2000	44 134	561	0.79%
2001	43 821	634	0.71%

7.1.5　我国国际联运通道介绍

目前中国共有十条铁路通道与周边邻国相连接。其中连接俄罗斯及欧洲、西亚邻国的有三条，如图 7.1 所示；连接朝鲜的有三条；连接蒙古的有一条；连接哈萨克斯坦的有一条；连接越南的有两条。

(1) 与俄罗斯相连的三条运输通道。满洲里—后贝加尔通道于 1903 年开始运营，1951 年开办国际联运，2002 年完成进出口货物运量 900 万吨；绥芬河—格罗迭科沃通道于 1902 年正式运营，1951 年开办国际联运，2002 年完成进出口货物 500 万吨；珲春—马哈林诺通道于 1997 年正式运营，迄今仅运送进出口货物且货运量较少，尚处于不正常运营状态。



图 7.1　中—俄、欧洲、西亚铁路

（2）与朝鲜相连的三条运输通道。丹东—新义州通道于1904年开始正式运营，自1954年起，开办国际铁路客货联运，2002年完成进出口货物51万吨；图们—南阳通道于1933年正式营业，1954年起开办国际铁路货物联运，2002年完成进出口货物53万吨；集安—满浦通道于1939年正式营业，1954年起开办国际铁路货物联运，2002年完成进出口货物6万吨。

（3）与蒙古相连的一条运输通道。二连—扎门乌德通道于1955年正式运营，1956年开办国际铁路客货联运，2002年完成进出口货物410万吨。

（4）与哈萨克斯坦相连的一条运输通道。阿拉山口—德鲁日巴通道于1991年正式运营，1992年开办国际铁路客货联运。2002年完成进出口货物运量580万吨。

（5）与越南相连的两条运输通道。凭祥—同登通道于1955年正式运营，并开办国际铁路客货联运，2002年完成进出口运量17万吨；山腰—新铺于1909年开始运营，1958年开办国际联运，2002年完成进出口运量60万吨。

上述中朝铁路间通道均为1 435毫米铁路轨距。中俄、中蒙、中哈铁路间通道分别为1 435毫米（我方）和1 520毫米轨距（外方）。中越凭祥—同登至河内（安员）铁路通道轨距分别为1 435毫米（我方）和1 435毫米和1 000毫米混合轨（外方）。山腰—新铺为1 000毫米轨距。

7.2 国际多式联运的优点与营运环境

7.2.1 国际多式联运的优点

从不同的角度看，国际多式联运具有不同的优点。从货主角度看，主要是简化了托运等相关手续，并可减少运费；从承运人的角度看，多式联运有助于承运人得以提供更多增值服务，拓展业务范围并减少运输相关成本；从政府的角度看，有利于加强政府部门对整个货物运输过程进行监督与管理。具体来说包括以下几个方面。

（1）简化托运、结算及理赔手续，节省人力、物力和有关费用。在国际多式联运方式下，无论货物运输距离有多远，还是由几种运输方式共同完成，或不论运输途中货物经过多少次转换，所有一切运输事项均由多式联运经营人负责办理。而托运人只需办理一次托运，订立一份运输合同，一次支付费用，一次保险，从而省去托运人办理托运手续的许多不便。同时，由于多式联运采用一份货运单证，统一计费，因而也可简化制单和结算手续，节省人力和物力。此外，一旦运输过程中发生货损货差，由多式联运经营人对全程运输负责，从而也可简化理赔手续，减少理赔费用。

（2）缩短货物运输时间，减少、减弱货损货差事故，提高货运质量。在国际多式联运方式下，各个运输环节和各种运输工具之间配合密切，衔接紧凑，货物能及时中转，可大大减少货物的在途停留时间，从而从根本上保证了货物安全、迅速、准确、及时地运抵目的地，可相应降低货物的库存量和库存成本。同时，多式联运以集装箱为运输单元进行直达运输，尽管货运途中须经多次转换，但由于使用专业化机械装卸设备，且不涉及箱内货物，因而货损货差事故少，可提高货物的运输质量。

（3）降低运输成本，节省各种支出。对于承运人而言，由于运输过程是多种运输方式

的优化组合，可降低运输成本。由于多式联运可实行门到门运输，因此对货主来说，在货物交由第一承运人以后即可取得货运单证，并据以结汇，从而提前了结汇时间。这不仅有利于加速货物占用资金的周转，而且可以减少利息的支出。此外，由于货物是在集装箱内进行运输的，因此从某种意义上来看，可相应地节省货物的包装、理货和保险等费用的支出。

（4）提高运输管理水平，实现门到门运输，使运输合理化。对于区段运输而言，由于各种运输方式的经营人各自为政，自成体系，因而其经营业务范围受到限制，货运量相应也有限。而一旦由不同的运输经营人共同参与多式联运，经营的范围可以大大扩展，同时可以最大限度地利用现有设备，选择最佳运输线路组织合理化运输。

多式联运可以提高运输的组织水平，改善不同运输方式间的衔接工作，实现各种运输方式的连续运输，可以把货物从发货人的工厂或仓库运到收货人的内地仓库或工厂，实现门到门的运输，使运输合理化。多式联运充分利用了各种运输方式的优势，使全程运输通过多种运输方式连接而更为合理。

（5）其他作用。从政府的角度来看，发展国际多式联运有利于加强政府对整个货物运输过程的监督与管理；保证本国在整个货物运输过程中获得较大的运费收入配比例；有助于引进新的先进运输技术；减少外汇支出；改善本国基础设施的利用状况；通过国家的宏观调控与指导职能保证使用对环境破坏最小的运输方式以达到保护本国生态环境的目的。

在当前国际贸易竞争激烈的形势下，货物运输要求速度快、损失少、费用低，而国际多式联运能适应这些要求。我们认为，国际多式联运是当前国际货物运输的发展方向。

7.2.2 国际多式联运存在的问题与注意事项

1. 存在的问题

国际多式联运的营运环境主要存在以下几个问题。

（1）在利用大陆桥进行国际多式联运时，由于沿线各国轨距不一致，在国境站需换装，延缓了运输时间。

（2）在利用大陆桥进行国际多式联运时，由于沿线各国语言差异、管理信息系统建设程度不一致及兼容性等问题，使货物在途状况不甚明了，使货主难以有预见性地进行后续运作。

（3）各国的集装箱相关标准尚未完全同一。尽管国际标准化组织对集装箱规格(尺寸)进行了约束，但美国自 1986 年开始采用国内标准箱。而其中 48 和 53 英尺规格占据主流。由于不同国家在基础建设方面对桥、隧的净空高要求不同，使得 9.5 英尺高的集装箱在某些国家超限了。

（4）各国集装箱运输的发展不平衡。货源货流的不均衡，使得集装箱运输呈现一定的方向性。

（5）国际多式联运的法律问题还不完全统一。

2. 注意事项

开展国际多式联运应注意的事项：①要考虑货物价格和货物性质是否适宜集装箱运

输；②要注意装运港和目的港有无集装箱航线，有无装卸及搬运集装箱的机械设备，以及铁路和公路沿途桥梁、隧道、涵洞的负荷能力及通行限制；③装箱点和起运点能否办理海关手续。

7.3 国际多式联运的基本条件

构成一项国际多式联运的基本条件包括以下几个。

（1）必须订立国际多式联运合同。国际多式联运合同是多式联运经营人凭其收取运费，使用两种以上不同的运输工具，负责完成或组织完成货物全程运输的合同。

多式联运合同由发货人及多式联运经营人协商订立，是以书面形式明确双方的权利、义务的证明。

多式联运单据由联运人在接管货物时签发给发货人，它是证明国际多式联运合同，以及证明多式联运经营人接管货物并负责按照合同条款交付货物的单据。按照发货人的选择，多式联运单据可以做成可转让的或不可转让的单据。

多式联运单据的内容包括以下几项：①货物品类、标志、危险货物的性质、包数或件数、货物的毛重，这些事项由发货人提供；②货物外表状况；③联运人的名称和地址；④发货人的名称；⑤收货人的名称；⑥联运人接管货物的地点和日期；⑦联运人或经其授权人的签字；⑧每种运输方式的运费，或者应由收货人支付的运费，包括用以支付的币种；⑨预期经过的路线、运输方式和转运地点；⑩法律声明；⑪在不违背签发多式联运单据所在国法律的情况下，双方同意列入多式联运单据的任何其他事项。

（2）货权人必须提供货物、交付运费，在交货地点接收货物。发货人向联运人提供货物，并准确无误地告知货物的品类、标志、件数、重量和数量。如果是危险货物，发货人在交付给多式联运经营人或其他代表时，应告诉货物的危险特性，必要时告知应采取的预防措施。

（3）全程运输必须使用国际多式联运单据。国际多式联运虽由多种运输方式共同完成一票货物的全程运输，但由多式联运经营人签发的多式联运单据应满足不同运输方式的需要。该单据是证明多式联运合同，以及证明多式联运经营人接管货物并负责按照合同条款交付货物的凭证。

（4）全程运输必须使用两种或两种以上的不同运输方式。在一定程度上确定货物是否属于多式联运，其中运输方式的组成是一个非常重要的因素。例如，航空运输长期以来依靠汽车接送货物运输，从形式上看，这种运输已构成两种运输方式，但这种汽车接送业务习惯上被视为航空运输业务的一个组成部分，只是航空运输的延伸，因而不属于国际多式联运。

（5）必须是国际货物运输。国际多式联运方式所承运的货物必须是从一个国家境内的接管货物地点运至另一国境内指定交付地点的货物。因此，采用两种以上的不同运输工具完成的国内货物运输不属于国际多式联运货物的范畴。

（6）多式联运经营人对全程运输负责。在国际多式联运中，凡是有权签发多式联运单据，并对运输负有责任的人均可视为多式联运经营人，如货运代理人、无船承运人等。货物托运人将货物交给多式联运经营人或其代表接管之后，货物在整个运输过程中

的任何运输区段所发生的灭失、损坏，多式联运经营人均以本人的身份直接负赔偿责任。

（7）必须实行全程单一的运输费率。目前，作为始发地，国际多式联运可把我国内地的货物经过我国的港口或车站，运送到欧洲、美洲、亚洲、非洲各洲的港口，再转发至其内地(反方向时则作为终到地)。作为区段承运人，可将日本、韩国等外国的物品运往欧洲、美洲、亚洲、非洲各洲。

联合运输承运人可通过委托合同关系，建立全球联系网，可互相接受委托，共同办理多式联运业务。多式联运的形式也是多种多样的，如陆空联运、陆海联运、陆空陆联运和海空联运等。这可使各种不同的运输方式发挥其特长，从而取得较大的经济效益。

7.4　国际多式联运经营人

按照《联合国国际货物多式联运公约》，多式联运经营人是指其本人或通过其代表订立多式联运合同的任何人，他是委托人，而不是发货人的代理人或代表，或参加多式联运的承运人的代表人或代表他们行事，并且负有履行合同的责任。

按照《国际集装箱多式联运管理规则》，国际集装箱多式联运经营人是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立一项多式联运合同，并以承运人身份承担完成此项合同责任的人。

多式联运经营人可以分为两种。一种为有船承运人作为多式联运经营人，另一种为无船承运人作为多式联运经营人。前者在接受货物后，不但要负责海上运输，还须安排汽车、火车与飞机的运输，对此经营人往往再委托给其他相应的承运人来运输，对交接过程中可能产生的装卸和包装储藏业务，也委托给有关行业办理。但是，这个经营人必须对货主负有整个运输过程中产生的责任。后者在接受货物后，也是将运输委托给各种运输方式的承运人进行，但他本人对货主仍应负责。无船经营人不拥有船舶，通常是内陆运输承运人、仓储业者，或其他从事陆上货物运输中某一环节的人，也就是说无船经营人往往拥有除船舶以外的一定的运输工具。

根据《国际集装箱多式联运管理规则》，在我国从事国际集装箱多式联运的经营人应具备以下条件。

（1）具有中华人民共和国企业法人资格。

（2）具有与从事多式联运业务相适应的组织机构、固定的营业场所、必要的经营设施和相应的专业管理人员。

（3）该企业具有三年以上国际货物运输或代理经历，有相应的国内、外代理。

（4）注册资金应不低于人民币 1 000 万元，并有良好的资信。增设经营性的分支机构时，每增设一个分支机构增加注册资金人民币 100 万元。

（5）符合国家法律、法规规定的其他条件。

参加多式联运的区段运输承运人应能按多式联运经营人的要求提供集装箱的动态信息及有关资料。

7.5 国际多式联运的组织形式

由于国际多式联运具有其他运输组织形式无可比拟的优越性，因而这种国际运输新技术已在世界各主要国家和地区得到广泛的推广和应用。目前，有代表性的国家多式联运主要有远东—欧洲、远东—北美等海陆空联运。其组织形式包括海陆联运、陆桥运输(land bridge service)、海空联运等。

7.5.1 海陆联运

海陆联运是国际多式联运的主要组织形式，也是远东—欧洲多式联运的主要组织形式之一。目前组织和经营远东—欧洲海陆联运业务的主要有班轮公会的三联集团、北荷、冠航和丹麦的马士基等国际航运公司，以及非班轮公会的中国远洋运输公司、中国台湾长荣航运公司和德国那亚航运公司等。这种组织形式以航运公司为主体，签发联运提单，与航线两端的内陆运输部门开展联运业务，与陆桥运输展开竞争。

7.5.2 陆桥运输

20 世纪 50 年代初，日本运输公司将集装箱经太平洋运至美国西海岸，再利用横贯美国东西部的铁路运至美国东海岸，然后装船继续运往欧洲，由此产生了世界上大陆桥的雏形——美国大陆桥。大陆桥的正式办理是在 1967 年，由于阿以战争，苏伊士运河被迫关闭，巴拿马运河拥挤堵塞。远东与欧洲之间的海上货船不得不改道绕航非洲好望角或南美洲德雷克海峡，导致航程和运输时间大大延长。当时正逢油价猛涨、海运成本增加，而此时正值集装箱运输的兴起，于是大陆桥运输应运而生。产生了两条远东、日本至欧洲的大陆桥路线：第一条为远东、日本海运至美国西海岸港口，换装到铁路专用列车，横跨北美大陆至美国东海岸港口，然后由海运运至欧洲。第二条为日本和东南亚海运至原苏联太平洋港口，转西伯利亚铁路，横跨欧洲大陆，然后由海运、铁路和公路运至欧洲各国。

在国际多式联运中，陆桥运输起着非常重要的作用。它是远东—欧洲国际多式联运的主要形式。所谓陆桥运输是指采用集装箱专用列车或卡车，把横贯大陆的铁路或公路作为中间“桥梁”，使大陆两端的集装箱海运航线与专用列车或卡车连接起来的一种连贯运输方式。严格地讲，陆桥运输也是一种海陆联运形式，只是因为其在国际多式联运中的独特地位，故将其单独作为一种运输组织形式。目前，远东—欧洲的陆桥运输线路有以下几条。

1. 西伯利亚大陆桥

西伯利亚大陆桥(Siberian Land bridge, SLB)是指使用国际标准集装箱，将货物由远东海运到俄罗斯东部港口，再经跨越欧亚大陆的西伯利亚铁路运至波罗的海沿岸，如爱沙尼亚的塔林或拉脱维亚的里加等港口，然后再采用铁路、公路或海运运到欧洲各地的国际多式联运的运输线路。

西伯利亚大陆桥于 1971 年由原全苏对外贸易运输公司正式确立。现在全年货运量高达 10 万标准箱，最多时达 15 万标准箱。使用这条陆桥运输线的经营者主要是日本、中国

和欧洲各国的货运代理公司。其中，日本出口欧洲杂货的 1/3、欧洲出口亚洲杂货的 1/5 是经这条陆桥运输的。它在沟通亚欧大陆、促进国际贸易中具有重要地位。

西伯利亚大陆桥运输包括海铁铁、海铁海、海铁公和海公空四种运输方式。由俄罗斯的过境运输总公司担当总经营人，它拥有签发货物过境许可证的权利，并签发统一的全程联运提单，承担全程运输责任。至于参加联运的各运输区段，则采用“互为托、承运”的接力方式完成全程联运任务。可以说，西伯利亚大陆桥是较为典型的一条过境多式联运线路。

西伯利亚大陆桥是目前世界上最长的一条陆桥运输线。它大大缩短了从日本、远东、东南亚及大洋洲到欧洲的运输距离，并因此而节省了运输时间。从远东经俄罗斯太平洋沿岸港口去欧洲的陆桥运输线全长 13 000 公里。而相应的全程水路运输距离(经苏伊士运河)约为 20 000 公里。从日本横滨到欧洲鹿特丹，采用陆桥运输不仅可使运距缩短 1/3，运输时间也可节省 1/2。此外，在一般情况下，运输费用还可节省 20%～30%，因而对货主有很大的吸引力。2001 年运量高达 7 万标准箱。

由于西伯利亚大陆桥所具有的优势，因而随着它的声望与日俱增，吸引了不少远东、东南亚及大洋洲地区到欧洲的运输，使西伯利亚大陆桥在短短的几年时间中就迅速发展起来。但是，西伯利亚大陆桥运输在经营上管理上存在的问题，如港口装卸能力不足、铁路集装箱车辆的不足、箱流的严重不平衡及严寒气候的影响，在一定程度上阻碍了它的发展。尤其是随着我国兰新铁路与中哈边境的土西铁路的接轨，一条新的“欧亚大陆桥”形成，为远东至欧洲的国际集装箱多式联运提供了又一条便捷路线，使西伯利亚大陆桥面临严峻的竞争形势。

近年来，从东南欧到中东和近东的陆桥运输走廊一直在积极探讨中，新近研究的通道有两条。①Nostrac 南北运输走廊从斯堪的纳维亚经俄罗斯的北部和西北部、里海和伊朗联结波斯湾，再从伊朗的阿巴斯港进入阿拉伯酋长国或去巴基斯坦和印度，沿线利用铁路和渡轮运输。在伊朗，里海的新港口阿密拉贝得(Amirabad)已经竣工，连接萨里枢纽的铁路线正在建设，有关的投资，包括里海渡轮和铁路机车车辆的投资已经解决。2002 年 5 月 21 日，俄罗斯、伊朗与印度三国的运输部长在圣彼得堡签订了其正式开通的议定书。②Traceca 走廊主要线路从欧洲经黑海、里海到中东，再到中国，被称为新丝绸之路。2002 年 4 月，该走廊的 13 个成员国的代表在塔什干会议上，通过了一系列关于铁路运价打折、简化票据处理、加快运输通关的规定。土耳其、伊朗、土库曼斯坦、乌兹别克斯坦、塔吉克斯坦、吉尔吉斯斯坦和哈萨克斯坦铁路在经济合作组织(Economic Cooperation Organization，ECO)的名义下，决定在 Traceca 南部线路(6 720 公里)共同组织开行集装箱直达联运列车，2002 年上半年成功地进行了试运行，目前计划每周两个方向各开行一次列车。伊朗在地理位置上，无论对陆海运输，还是对长距离陆上运输来说，都是重要的运输枢纽，未来它将成为国际铁路联运枢纽。近年来伊朗政府集中对上述两条走廊的建设进行了投资。

2. 北美大陆桥

北美大陆桥(North American Land bridge)是指利用北美的大铁路从远东到欧洲的海陆海联运。该陆桥运输包括美国大陆桥运输和加拿大大陆桥运输。美国大陆桥有两条运输线路：一条是从西部太平洋沿岸至东部大西洋沿岸的铁路和公路运输线；另一条是从西部

太平洋沿岸至东南部墨西哥湾沿岸的铁路和公路运输线。美国大陆桥于1971年年底由经营远东—欧洲航线的船公司和铁路承运人联合开办“海陆海”多式联运线，后来美国几家班轮公司也投入营运。目前，主要有四个集团经营远东经美国大陆桥至欧洲的国际多式联运业务。这些集团均以经营人的身份，签发多式联运单证，对全程运输负责。加拿大大陆桥与美国大陆桥相似，由船公司把货物海运至温哥华，经铁路运到蒙特利尔或哈利法克斯，再与大西洋海运相接。

北美大陆桥是世界上历史最悠久、影响最大、服务范围最广的陆桥运输线。据统计，从远东到北美东海岸的货物有50%以上是采用双层列车进行运输的，因为采用这种陆桥运输方式比采用全程水运方式通常要快1～2周。例如，集装箱货从日本东京到欧洲鹿特丹港，采用全程水运(经巴拿马运河或苏伊士运河)通常需5～6周时间，而采用北美陆桥运输仅需3周左右的时间。北美大陆桥如图7.2所示。



图7.2　北美大陆桥

随着美国和加拿大大陆桥运输的成功营运，北美其他地区也开展了大陆桥运输。墨西哥大陆桥(Mexican Land bridge)就是其中之一。该大陆桥横跨特万特佩克地峡(Isthmus of Tehuantepec)，连接太平洋沿岸的萨利纳克鲁斯港和墨西哥湾沿岸的夸察夸尔科斯港，陆上距离182海里。墨西哥大陆桥于1982年开始营运，目前其服务范围还很有限，对其他港口和大陆桥运输的影响还很小。

在北美大陆桥强大的竞争面前，巴拿马运河可以说是最大的输家之一。随着北美西海岸陆桥运输服务的开展，众多承运人开始建造不受巴拿马运河尺寸限制的超巴拿马型船(Post-Panamax Ship)，从而放弃使用巴拿马运河。可以预见，随着陆桥运输的效率与经济性的不断提高，巴拿马运河将处于更为不利的地位。

3. 新亚欧大陆桥

新亚欧大陆桥(Eurasia Land Bridge)是指1990年贯通的，东起我国连云港、日照等沿海港口城市，西达大西洋东岸荷兰鹿特丹、比利时的安特卫普等港口，横贯亚欧两大洲中部地带的铁路线，是世界三大陆桥之一。它全长约10 900公里，其中中国境内长4 213公里。

新亚欧大陆桥的东端直接与东亚及东南亚诸国相连，并进而与美洲西海岸相通；它的中国段西端，从新疆阿拉山口站换装出境进入中亚，与哈萨克斯坦德鲁日巴站接轨，西行至阿克斗卡站与土西大铁路相接，进而分北、中、南三线接上欧洲铁路网通往欧洲。北线：由哈萨克斯坦阿克斗卡或比什凯克或乌兹别克斯坦的塔什干北上与西伯利亚大铁路接轨，经俄罗斯、白俄罗斯、波兰通往西欧及北欧诸国；中线：由哈萨克斯坦往俄罗斯、乌克兰、斯洛伐克、匈牙利、奥地利、瑞士、德国、法国至英吉利海峡港口转海运，或由哈萨克斯坦阿克斗卡南下，沿吉尔吉斯斯坦边境经乌兹别克斯坦塔什干及土库曼斯坦阿什哈巴德，西行至克拉斯诺沃茨克，过里海达阿塞拜疆的巴库，再经格鲁吉亚第比利斯及波提港，越黑海至保加利亚的瓦尔纳，并经鲁塞进入罗马尼亚、匈牙利通往中欧诸国；南线：由土库曼斯坦阿什哈巴德向南入伊朗，至马什哈德折向西，经德黑兰等入土耳其，过博斯

普鲁斯海峡，经保加利亚和南斯拉夫通往中欧、西欧及南欧诸国，同时还可经过土耳其埃斯基谢基尔南下中东及北非。连接着东亚、中亚、西亚、中东、俄罗斯、东欧、中欧、南欧、西欧等地区的 40 余个国家，占世界国家数 22%；面积为 3 970 万平方公里，占世界陆域面积 26.6%，居住人口 22 亿，占世界人口 36%。

新亚欧大陆桥为亚欧开展国际多式联运提供了一条便捷的国际通道。远东至西欧，经新亚欧大陆桥比经苏伊士运河的全程海运航线，缩短运距 8 000 公里；比通过巴拿马运河缩短运距 11 000 公里。远东至中亚、中近东，经新亚欧大陆桥比经西伯利亚大陆桥缩短运距 2 700～3 300 公里。该陆桥运输线的开通将有助于缓解西伯利亚大陆桥运力紧张的状况。

新亚欧大陆桥在中国境内经过陇海、兰新两大铁路干线。它在徐州、郑州、洛阳、宝鸡、兰州分别与我国京沪、京广、焦柳、宝成、包兰等重要铁路干线相连，具有广阔的腹地。新亚欧大陆桥于 1993 年正式运营。至此，亚太地区运往欧洲、中近东地区的货物可经海运至中国连云港上桥，出中国西部边境站阿拉山口后，进入哈萨克斯坦国境内边境站德鲁日巴换装，经独联体铁路运至其边境站、港，再通过铁路、公路、海运继续运至西欧、东欧、北欧和中近东各国。而欧洲、中近东各国运往亚太地区的货物，则可经独联体铁路进入中国西部边境站阿拉山口换装，经中国铁路运至连云港后，再转船继续运至日本、韩国、中国香港、中国台湾和菲律宾、新加坡、泰国、马来西亚等国家和地区。中国通往邻国的部分铁路分布如图 7.3 所示。

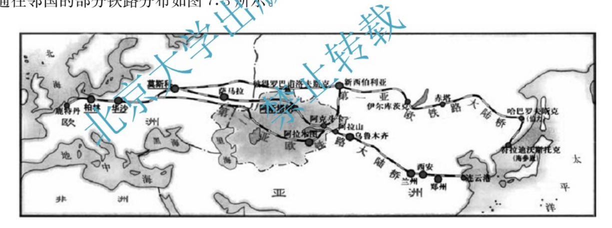


图 7.3　中国通往邻国的铁路分布

从 1992—1997 年的 5 年间，新亚欧大陆桥运输呈现递增态势。1997 年我国过境集装箱量达最高峰 30 016 标准箱。但其后的多年间，由于受西伯利亚大陆桥运输的竞争，新亚欧大陆桥运输运量在 10 000 标准箱左右的低谷徘徊。截至 2003 年 10 月，经大陆桥运输的集装箱总量仅 11 万多 TEU。

我国在努力推动新亚欧大陆桥的发展。2001 年，中国、哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰等国家铁路部门共同编制了中国徐州北—白俄罗斯布列斯特的集装箱列车运行图；2001 年 12 月试开行了乌鲁木齐—德国柏林的集装箱列车，行程 6 650 公里，运行 9 天，成功地试运了 18 个 40 英尺集装箱。2003 年 11 月，试开了乌鲁木齐—德国南部城市因格尔施塔特的集装箱列车，试运了 17 个 40 英尺集装箱，行程 6 753 公里，全程用时 13 天。目前，中铁集装箱运输有限责任公司所属中铁国际货运代理有限责任公司正在积极策划乌克兰利沃夫—中国西安(郑州)—四川绵阳及其他内陆、沿海城市间的国际班列。此班

列的策划与开行，将会积极推进新亚欧大陆桥的发展。随着新亚欧大陆桥区域经济合作的不断推进及中国西部大开发，新亚欧大陆桥经济带持续升温，沿桥货物运输年均以15%的速度递增，集装箱运输递增速度达到了30%，2002—2004年的运量相当于过去6年的总和。

从货主的角度看，新亚欧大陆桥运输的主要问题表现在运输费用不合理、运输时效性差等方面。从运输费用的比较看，首先新亚欧大陆桥的运输费用一直偏高。保守估计，新亚欧大陆桥仅国内段对国际集装箱运输的收费就为西伯利亚大陆桥全程运费的2/3、为海运运费的70%。其次，新亚欧大陆桥的运价制定没有统一的标准，造成目前的收费项目过多，使得货主感到无所适从。最后，新亚欧大陆桥运输应当发挥其运输时效性强的优势，但是，新亚欧大陆桥在这方面几乎没有优势可言。例如，从韩国经新亚欧大陆桥到达中亚的乌兹别克斯坦需要18天左右，而俄罗斯铁路组织的从纳霍德卡港到俄罗斯、波兰边境德布列斯特站长10 500公里的运行时间仅9天左右，海运中的第四、第五代集装箱船从东亚港口到欧洲基本港的时间只有20～30天。新亚欧大陆桥运输业务不景气的根本原因来源于国际的协调难度大。新亚欧大陆桥总共跨越30多个亚、欧国家和地区，运输过程中进出境次数多、换装作业环节多，不同国家对新亚欧大陆桥运输所持态度不一，导致新亚欧大陆桥的运输难以通畅。

新亚欧大陆桥运输的四大竞争力关键是运价、信息、安全、时间。但由于俄罗斯等国家联手对西伯利亚大陆桥进行有针对性地运作，大大提高了其竞争力。西伯利亚大陆桥降低了运价，完善了网上信息，改善了跟踪、定位、查询系统。目前，中国、日本、韩国出口中亚地区的货物的70%以上走西伯利亚大陆桥。

4. 其他陆桥运输形式

北美地区的陆桥运输不仅包括上述大陆桥运输，而且还包括小陆桥运输(mini bridge)和微桥运输(micro bridge)等运输组织形式。

小陆桥运输从运输组织方式上看与大陆桥运输并无大的区别，只是其运送的货物的目的地为沿海港口。目前，北美小陆桥运送的主要是日本经北美太平洋沿岸到大西洋沿岸和墨西哥湾地区港口的集装箱货物，也承运从欧洲到美国西部及海湾地区各港的大西洋航线的转运货物。北美小陆桥在缩短运输距离、节省运输时间上效果显著。例如，以日本—美国航线为例，从大阪至纽约全程水运(经巴拿马运河)航线距离9 700海里，运输时间21～24天。而采用小陆桥运输，运输距离仅7 400海里，运输时间16天，可节省一周左右的时间。

微桥运输与小陆桥运输基本相似，只是其交货地点在内陆地区。北美微桥运输是指经北美东、西海岸及墨西哥湾沿岸港口到美国、加拿大内陆地区的联运服务。随着北美小陆桥运输的发展，出现了新的矛盾，主要反映在：如货物由靠近东海岸的内地城市运往远东地区(或反向)，首先要通过国内运输，以国内提单运至东海岸交船公司，然后由船公司另外签发由东海岸出口的国际货运单证，再通过国内运输运至西海岸港口，然后海运至远东。货主认为，这种运输不能从内地直接以国际货运单证运至西海岸港口转运，不仅增加费用，而且耽误运输时间。为解决这一问题，微桥运输应运而生。进出美国、加拿大内陆城市的货物采用微桥运输既可节省运输时间，也可避免双重港口收费，从而节省费用。例如，往来于日本和美国内陆城市匹兹堡的集装箱货，可从日本海运至美国西海岸港口，如

奥克兰，然后通过铁路直接联运至匹兹堡，这样可完全避免进入美国东部的费城港，从而节省了在该港的港口费支出。

半陆桥运输。是指从东南亚各国(包括孟加拉、缅甸、泰国)到西亚(包括巴基斯坦、伊朗)的货物，利用东印度的加尔各答到西印度孟买的铁路作为陆桥的运输。这条集装箱海陆联线可以节约绕道印度半岛的航程，由于其运输路线短，又是通过印度半岛的，所以称它为“半陆桥”。

7.5.3 海空联运

海空联运又被称为空桥运输(airbridge service)。在运输组织方式上，海空联运与陆桥运输有所不同：海空联运在整个货运过程中使用的是同一个集装箱，不用换装，而空桥运输的货物通常要在航空港换入航空集装箱。不过。两者的目标是一致的，即以低费率提供快捷、可靠的运输服务。

海空联运方式始于20世纪60年代，但到80年代才得到较大发展。采用这种运输方式的运输时间比全程海运少，运输费用比全程空运便宜。20世纪60年代，将货物在远东用船运至美国西海岸，再通过航空运至美国内陆地区或美国东海岸，从而出现了海空联运。这种联运组织形式以海运为主，只是最终交货运输区段由空运承担。苏联航空公司于1960年年底开辟了经由西伯利亚至欧洲的航空线，加拿大航空公司1968年参加了国际多式联运；20世纪80年代，出现了经由中国香港、新加坡、泰国等至欧洲的航空线。目前，国际海空联运线主要有以下几条。

(1) 远东—欧洲。目前，远东与欧洲间的航线多以温哥华、西雅图、洛杉矶为中转地，或以香港、曼谷、符拉迪沃斯托克(海参威)为中转地。此外还有些以旧金山、新加坡为中转地。

(2) 远东—中南美。近年来，远东至中南美的海空联运发展较快，因为此处港口和内陆运输不稳定，所以对海空运输的需求很大。该联运线以迈阿密、洛杉矶、温哥华为中转地。

(3) 远东—中近东、非洲、澳大利亚。这是以中国香港、曼谷为中转地至中近东、非洲的运输服务线路。在特殊情况下，还有经马赛至非洲、经曼谷至印度、经中国香港至澳大利亚等联运线，但这些线路货运量较小。

总的来讲，运输距离越远，采用海空联运的优越性就越大，因为同完全采用海运相比，其运输时间更短；同直接采用空运相比，其费率更低。因此，从远东出发，将欧洲、中南美及非洲作为海空联运的主要市场是合适的。

本 章 小 结

本章首先简单介绍了国际多式联运的定义，国际及我国多式联运的发展，并介绍了我国国际联运通道。本章还介绍了区分某一个特定的运输是否属于国际多式联运的方法(国际多式联运必须满足的基本条件)。由于国际多式联运经营具有一定的风险，因此经营者应该具有较强的抗风险能力，相应地，我国规定了国际多式联运经营人应具备的条件。陆桥运输与海空联运作为多式联运的重要组成部分也在本章进行了介绍。另外，对相关的国

际、国内公约和法规进行了简单介绍，并对其中的重要条款进行了阐述。



思考题

1. 推动国际多式联运发展的根本原因是什么？
2. 试述国际多式联运的发展趋势。
3. 如果你想成为一位国际多式联运经营人，应该具备什么条件才能取得这一资格？
4. 《联合国国际货物多式联运公约》主要规定了哪些方面的内容？
5. 我国对进出境集装箱的卫生除害处理有什么规定？
6. 为了确保对进出口集装箱货物的监管，我国海关做出了什么规定？



案例分析

多式联运经营人应对全程运输货物损害负赔偿责任

2002年7月19日，原告合浦烟花厂与威科公司签订烟花销售合同，约定：原告将货号烟花1 858箱售与威科公司，每箱单价25.60美元，总价格FOB北海47 564.80美元；2002年9月交货，允许分批装运；目的港为汉堡，允许转船；由卖方投保一切险；付款方式为装船后电汇付款。威科公司向原告出具一份委托书，委托原告代威科公司办理其从原告处所购烟花的运输、运费支付及保险事宜，由此而发生的有关运杂费及保险费由威科公司负担。

2002年9月10日，原告与被告安通北海分公司签订出口货物运输委托单，运输上述货物。委托单记载：托运人为原告，发货人为安利达公司，通知人为威科公司，收货人凭指示，目的港为汉堡；合浦清水江基地仓库装柜，运费从仓库装完柜即开始计算(包括陆运与海运)。

2002年9月17日，北海城东运输有限公司受安通北海分公司委托，派汽车将已装入货柜的烟花从原告合浦清水江基地仓库运至北海港装船。司机范谦明驾驶的装载货柜的平板车，在通过北海港铁路专用线时，被火车撞上，汽车及所装烟花燃烧报废。在受损货柜的表面、货柜箱号之下贴有“1.4G”、“UN0336”字样的黄色标签。造成此事故的原因：驾驶员通过铁路平交过道时，未遵守规定，抢越过道，且运输烟花易燃危险品通过铁路不按规定申报，由汽车司机承担完全责任。

事故发生后，合浦烟花厂即与安通北海分公司协商解决货损赔偿事宜。但安通北海分公司辩称，原告与威科公司销售合同约定的成交价为FOB北海，且出口货物委托单约定运费从仓库装完柜即开始计算，表明货物在仓库装完柜后已视为卖方向买方交付，原告已不拥有该批货物的所有权；托运人为安利达公司而非原告，原告无权索赔。实际装运货物并造成货损的是北海城东运输有限公司及其雇员，被告仅是货运代理人，被告亦非承运人，不应承担货损责任。故原被告均不是本案适格资格主体。烟花系危险品，托运人在托运时未予声明，即便被告为承运人，亦应依法免除赔偿责任。合浦烟花厂遂诉至法院。

问题：被告是不是多式联运经营人？原告是否有权索赔？

第8章　国际船舶代理业务

【本章要点】

本章主要介绍国际船舶代理人的基本概念、种类、法律义务及业务范围；船舶代理法律制度、船舶代理关系及备用金制度；办理国际航行船舶进出港手续、船舶货运和船舶交接代理业务。

引例

船东代理A公司代理船东B出租船舶“玛苏轮”给租船人D公司的代理C公司，“玛苏轮”载重吨位为2万吨，载运货物1.5万吨。运费共收入210万美金。船东给付佣金率为2.5%，共计佣金5万美金。

试问：船东代理A和租船人代理C所获得的佣金各是多少美元？

8.1 国际船舶代理概述

国际船舶代理行业是国际贸易运输的重要组成部分，是口岸各环节相互沟通的纽带，更是一国对外服务的窗口。截至2012年10月，我国国际船舶代理企业数量增至近2 000家，每年代理国际航行船舶数量达到30余万艘次，整个船舶代理市场体系已经形成，竞争机制正逐渐得到完善。

8.1.1 国际船舶代理的概念

1. 国际船舶代理的定义

船舶代理也称为海运代理，是指船舶代理机构或代理人接受船舶所有人(船公司)、船舶经营人、承租人或货主的委托，在其授权范围内代表委托人(被代理人)代为办理与在港船舶相关的业务，提供相关服务或者完成与在港船舶相关的其他经济法律地位的代理行为。

船舶代理是国际船舶代理的简称，也称为国际海运代理，是指根据委托人的要求、委托，代为办理海运业务的机构。它是一个中间机构(中间人)，在承运方与货方(包括托运人与收货人)之间起着桥梁的作用。从事国际海运代理的企业，大多都是经营海运业务多年、精通海运业务流程、经验比较丰富，并且熟悉各种国际海洋运输制度及相关手续的企业。

2. 国际船舶代理人的定义

当从事国际货物运输的船舶停靠在船舶所有人或经营人所在地以外的其他港口时，其所有人或经营人将无法亲自管理与船舶相关的营运业务。解决这一问题有两个方法：第一，在相关港口设立分支机构；第二，委托当地专门从事代办船舶营运业务和服务的机构，或个人代为办理船舶在该港口的相关业务。在现如今的航运实践过程中，由于设立分支机构需要强大的人力、财力、物力支撑，并且各国的航运政策有所不同，使得委托船舶代理人代为办理相关业务的方法在实践中被普遍采用。

《中华人民共和国国际海运条例》(以下简称《国际海运条例》)及《中华人民共和国国际海运条例实施细则》(以下简称《国际海运条例实施细则》)对于国际船舶代理人(经营者)的定义为，国际船舶代理经营者是指依照法律设立的中国企业法人，接受船舶所有人或者船舶承租人、船舶经营人的委托，办理船舶进出港手续等船舶代理业务。

国际船舶代理人所从事的业务是船舶所有人或者船舶承租人、船舶经营人委托的事务，他们根据本船舶、本航次来港的任务及船上水、燃油等情况决定委托代办业务，因此不同的航次和不同的船舶的国际船舶代理人所办业务往往是不同的。

3. 国际船舶代理人的种类

根据不同的分类标准，国际船舶代理人可以分为以下几类。

1) 根据代理关系的时间长短划分

根据代理关系的时间长短划分，国际船舶代理人可以分为长期代理人和航次代理人。船方可按照船舶到达港口的频繁程度决定与船舶代理人建立航次代理还是长期代理关系。

(1) 长期代理人。长期代理是指船公司根据船舶营运的需要，在船舶经常前往靠泊的港口选择适当的代理人，通过一次委托长期有效的委托方法，由代理人负责在一段时期内照管到港的属于船公司所有的全部船舶的代理关系形式。

建立长期代理关系可以简化委托与财务往来结算手续。对于委托方，长期代理关系方式下不需要按船逐航次的委托和与船舶代理人订立委托合同，只要船舶到港前将船舶预到港时间和本航次到港需要办理的事项告知船舶代理人即可。对于长期关系方式下的代理人，由于长期代理合同中一般都规定双方间的费用一段时间结算一次，所以不需要每个航次都向委托方索汇备用金。

(2) 航次代理人。航次代理人是指对不经常来港的船舶，在每次船舶来港前，委托方逐船逐航次委托办理船舶来港的事项的航次代理关系方式下的代理人。

委托方的船舶在挂靠没有建立长期代理关系的港口时，就要根据情况选定航次代理人，并按航次办理向委托航次代理的委托方提出书面委托，经代理人书面确认后，代理关系即告建立。

2) 根据代理船舶的营运方式划分

海上运输是随着货物贸易的发展而发展的，船舶的营运方式必须与货物贸易对运输的要求相一致。目前，船舶的营运方式可分为两大类，即班轮运输和不定期船运输。根据代理船舶的营运方式，国际船舶代理人可分为班轮代理人和不定期船代理人。

(1) 班轮代理人。班轮代理人是指由班轮公司在其经营航线上挂靠的港口指定的代理人。班轮代理人与班轮公司一般是长期的代理关系。在我国，班轮公司在某一港口，也可能委托多个代理人，一般为航线委托。班轮公司一般委托班轮代理人代为办理船舶进出港手续、揽货、订舱、缮制有关单证、代签提单和提货单、代收运费等事项。班轮公司在选定代理人时，班轮代理人能承揽的货量是班轮公司考虑选择代理人的一个重要因素。

(2) 不定期船代理人。不定期船代理是指为来港的不定期船舶办理相关事务的方式。不定期船代理可以由不定期船的船舶所有人、经营人或承租人等委托。由于代理人通常代委托人照管和办理船舶在港的一切事务，在代理期间，代理人应从被代理人的利益出发办理各项委托办理事务。因此在不定期船运输中，当事各方为维护自己的利益，都希望自己有权指定装卸港口的代理人。一般运输合同中都会订明由谁指定装卸港口代理人。如果由承租人指定船舶代理人，而船舶所有人要在港口更换船员或要汇钱给船长，这时也要委托代理来办理，船舶所有人可以指定承租人指定的船舶代理人为自己的代理人，这时船舶所有人称为第二方委托。为保护自己的利益，此时船舶所有人也可以指定不相同的船舶代理人。

3) 根据转委托情况划分

根据代理权的来源分类，国际船舶代理人可以分为本代理人和再代理人。本代理人在实际工作中通常称为总代理人，一般是在国际上有一定的知名度的船舶代理人，一些船舶所有人或者船舶承租人、船舶经营人首先指定其为总代理人或者是某一区域的总代理人，

如亚洲区域的总代理人。由于资金受限或国家政策限制，总代理人将指定一个当地的国际船舶代理人为此航次的船舶代理人，此航次船舶代理人称为再代理人，实际工作中再代理人有时称为分代理人。

4）根据委托方的不同划分

根据委托方的不同，船舶代理人可分为以下几类。

（1）船东代理人。船东代理人受船东委托，代船东办理船舶在港期间的有关事项，如办理清关、联系和安排引航、靠泊装卸货物等。此时，租约中通常规定船东指派在装/卸货港口的船舶代理人。

（2）船舶经营人代理人。作为定期租船租家的船舶经营人，根据航次租约的规定，有权在装卸港口指派代理人，该代理人受船舶经营人的委托，为船舶经营人办理船舶在港的有关业务。

（3）租船代理人。根据航次租约的规定，租家有权指定港口代理人，而船东、船舶所有人必须委托由租家指定的代理人作为自己所属船舶在港口的代理人，并支付港口费用。作为租家提名的代理人不仅要委托方的利益，也要保护租家的利益。

8.1.2　国际船舶代理人的业务范围和业务流程

根据《国际海运条例》第6条规定，交通运输部可以根据船舶代理公司的规模、资金、能力、条件和有关规定核定其经营范围。因此，国际船舶代理公司可以在交通部核定经营范围内，接受委托，经营下列全部或部分业务。

1. 业务范围

1）船舶相关业务

（1）办理船舶进出港口的申报手续，联系安排船舶引航、泊位及相关工作。

（2）组织货载，订舱。

（3）办理船舶检验、修理、验舱、熏舱、洗舱、扫舱，以及恰购船用燃料、淡水、伙食等物料。

（4）代办船舶租赁及买卖船舶的交接工作。

（5）代办船舶起租接船、退租还船、临时起租、退租工作。

（6）代签提单及运输契约、代签船舶速遣滞期协议。

（7）代算运费，代付代收款项，办理船舶遣返、滞期费的计算预结算。

2）进出口货物相关业务

（1）办理船舶进出口的申报手续，联系安排装卸、理货、公估、衡量、熏蒸、监装、监卸、货物与货舱的检验。

（2）办理进出口货物的报关、接运、仓储、中转及投保。

（3）承接进出口散货灌包和其他运输包装服务。

（4）经营多事联运，办理海上货物联运中转手续。

（5）代办货物查询、理赔、溢卸货物的处理。

（6）联系安排邮件、行李、展品，以及其他物品的装卸、代办报关、运装。

3）集装箱相关业务

（1）办理集装箱的进出口申报手续，联系安排装卸、堆存、运输、拆箱、清洗、熏蒸及检疫等。

(2) 办理集装箱的建造、修理及检验。

(3) 代办集装箱的租赁、买卖、交接、转运、收箱、盘存签发集装箱交接单证。

4) 其他服务性工作

(1) 代聘船员并代签合同，办理船员登岸、出入境、调换、遣返手续，安排船员就医。

(2) 代售客票，办理旅客上下船舶的手续。

(3) 联系海上救助、洽办海事处理。

(4) 办理船舶备件转运。

2. 业务流程

国际船舶代理业务主要包括三个方面的业务：进出口货运业务、船舶现场管理业务及集装箱管理业务。下面以船舶现场管理业务为例介绍船舶代理的业务流程。船舶现场管理业务一般需要经过委托代理关系的建立、船舶抵港前、船舶在港卸货期间、船舶离港前、船舶离港后等各个阶段的代理工作，如图 8.1 所示。

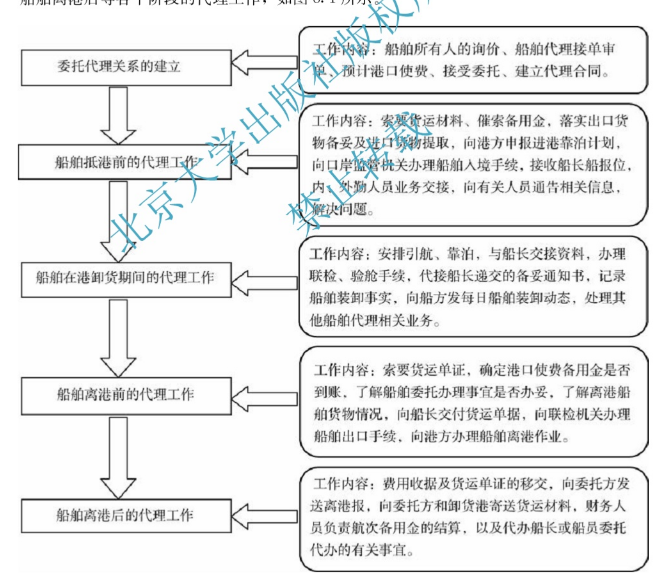


图 8.1 船舶现场管理业务

8.2 国际船舶代理关系

8.2.1 代理法律制度

1. 代理的一般概念

代理是代理人在代理权范围内，以被代理人的名义独立于第三人为法律行为，由此产生的法律效果直接归属于被代理人的法律制度。在代理制度中，以他人名义或自己名义为他人实施民事行为的人，称为代理人。由他人代为实施民事行为的人，称为被代理人或本人。与代理人实施民事行为的人，称为第三人。

代理制度是商品经济高度发展的产物。随着商品经济的发展，不仅商业交易越来越频繁，而且交易规模也在不断扩大，由于交易方本身资源的有限性，使其不可能做到事事亲力亲为，使得通过他人办理有关事务具有必要性。它使得自然人和经济组织凭借代理制度，克服个人精力、能力、时间或地域的限制，把民事活动和商业活动的范围扩大，从而提高了效率，降低了成本。

2. 代理的分类

根据不同的标准，代理可分为不同的类别。

1）根据代理权产生的原因区分

根据代理权产生的原因不同，代理可分为委托代理、法定代理和指定代理。

委托代理是指代理人按照被代理人的委托而进行的代理。委托代理的权限及权限大小受制于委托代理合同的内容，如果被代理人授权委托不明，被代理人应当向第三人承担民事责任，代理人承担连带责任。委托代理合同是产生委托代理权的直接根据。

法定代理是指根据法律的直接规定而产生的代理，主要是指民法上的法定代理。例如，无民事行为能力人和限制民事行为能力人的监护人为其法定代理人。法定代理制度是为保护被代理人的合法权益而设立的一项法律制度。

指定代理是指根据人民法院或者有关机关的指定而进行的代理。其中，“有关机关”指依法对被代理人的合法权益负有保护义务的组织。

2）根据代理人进行代理活动的方式区分

根据我国《合同法》的规定，代理人可以被代理人的名义，也可以自己的名义进行代理活动。根据代理人是否以自己的名义进行代理活动，代理可分为直接代理和间接代理。

直接代理是指代理人以被代理人的名义进行代理活动，其代理活动的法律效果直接由被代理人承受的代理制度。

间接代理是指代理人以自己的名义进行代理活动，代理人进行的代理活动的法律后果由谁承担视情况而定。

我国《合同法》第 402 条规定：“受托人以自己的名义，在委托人的授权范围内与第三人订立合同，第三人在订立合同时知道受托人与委托人之间的代理关系的，该合同直接约束委托人和第三人，但有确切证据证明该合同只约束受托人和第三人的除外。”第 403 条规定：“受托人以自己的名义与第三人订立合同时，第三人不知道受托人与委托人之间

的代理关系的，受托人因第三人的原因对委托人不履行义务，受托人应当向委托人披露第三人，委托人因此可以行使受托人对第三人的权利，但第三人与受托人订立合同时如果知道该委托人就不会订立合同的除外。受托人因委托人的原因对第三人不履行义务，受托人应当向第三人披露委托人，第三人因此可以选择受托人或者委托人作为相对人主张其权利，但第三人不得变更选定的相对人。”

3. 委托代理与委托关系

20 世纪 30 年代，美国经济学家伯利和米恩斯认为企业的所有者兼具经营者的做法存在重大弊端，于是提出了委托代理理论，倡导企业将所有权与经营权相分离，即企业所有者保留所有权，而将经营权让渡。委托代理分为一般委托代理和特别授权代理。我国《合同法》第 396 条规定：“委托合同是委托人与受托人约定，由受托人处理委托人事务的合同。”代理权可以委托合同为基础而授予，受托人常以代理人身份办理委托事务，因而委托合同与委托代理在实践中常常相互混淆。

1）区别

委托代理与委托合同的区别，主要表现在以下几个方面。

(1) 委托代理是三方关系，当事人为被代理人、代理人和相对人；委托合同是双方关系，当事人为委托人和受托人。

(2) 委托代理侧重于对外关系，即代理人与相对人或者被代理人与相对人之间的关系；委托合同是委托人和受托人双方的内部关系。

(3) 代理权的授权属于单方行为，仅依赖被代理人授权即可使代理关系成立，代理人不需为接受授权作意思表示；委托合同则为双方行为，委托合同的订立需经受托人的承诺。

(4) 委托合同不必包含授予代理权的行为。

(5) 代理人的代理行为只能依据代理的授权范围；而委托合同的受托人既可根据委托实施法律行为，也可根据委托实施非法律行为。

(6) 代理人必须以被代理人的名义为法律行为；而根据委托合同，受托人既可以委托人名义为法律行为，也可以自己名义为法律行为。当受托人以自己的名义为法律行为时，不属于狭义上的代理。

2）联系

委托代理与委托合同的联系，主要表现以下几个方面。

(1) 委托合同是产生委托代理权的基础关系。委托授权行为是被代理人将代理权授予代理人的行为，是委托代理产生的直接根据。委托合同是产生委托代理授予权的前提和基础，但委托合同的成立和生效，并不一定产生代理权，只有在委托人做出授予代理权的单方行为后，代理权才产生。

(2) 委托合同和代理的作用类似。两者的目的和功能相同，都是为了委托人的利益，以弥补其时间、空间、知识、能力和资格方面的不足。

(3) 委托人承担法律后果。无论是委托合同还是代理，受托人和代理人的行为后果由委托人承担。

4. 代理权及其行使

1）代理权的定义及其产生

代理权是指代理人基于被代理人的意思表示或法律的直接规定或有关机关的指

定，能够以被代理人的名义为意思表示或受领意思表示，其法律效果直接归于被代理人的资格。

代理权是代理关系的核心内容。第一，它是代理关系存续的前提。代理关系自代理权产生之时开始确立，并随着代理权的消失而终止；第二，它是民事主体取得代理人资格，能以被代理人名义从事代理行为的法律依据。

代理关系是基于两类法律事实而产生的，一是特定的法律关系(如委托合同关系)或特定的社会关系；二是授权行为。在社会生活中，这两类法律事实或者同时完成(如国家立法规定某种社会或关系适用法律代理，同时，法律也授权某些社会成员充任法定代理人)，或者分别完成(如订立了委托合同，再另行授予委托书)，应当注意将两者加以区别。其中，以委托代理关系赖以产生的委托合同与授权行为最具有典型意义。

因此，代理权的产生具有以下原因：①基于被代理人的授权行为而发生；②基于法律规定而发生；③基于人民法院或其他机关的指定而发生。

2）代理证书

授权法律行为的法律形式是代理证书，故代理证书就是证明代理人拥有代理权的法律文件。我国《中华人民共和国民法通则》(以下简称《民法通则》)第 65 条第一款就委托代理的代理证书加以规定委托代理的代理证书，“可以用书面形式，也可以用口头形式。法律规定应当用书面形式的，应用书面形式”。第 65 条第二款规定了委托代理书的主要内容：“书面委托代理的授权应当载明代理人的姓名或者名称、代理事项、权限和期间，并由委托人签名或者盖章。”实践中，代理人实施代理行为，只需出具代理证书，即可表明其代理权的存在，无须再出具用以调整代理人和被代理人之间的法律关系的合同。代理证书的各种事项应记载明确，代理证书授权不明确的，被代理人应当向第三人承担民事责任，代理人负连带责任。

应当强调的是，代理证书所载的代理权限范围应当明确，实践中确定代理权限的方式可以概括为以下三种情况。

(1) 单项事务代理权，即授权代理人就某项事务代理一次法律行为。例如，船东在某次航次租船合同下授权船舶代理人代签提单。

(2) 特别代理权，就是授权代理人在一定时期内连续代行同一法律行为。例如，在长期代理合同下，班轮公司授权代理人长期代收运费等。

(3) 总代理权，就是授权代理人就某项事务，代办有关的各种法律行为。

3）代理权的行使

(1) 代理权的行使规则。为了确切实现代理适用的宗旨和目的，民事立法往往对于代理人行使代理权的行为提出了相应的法律规则，具体表现在以下几个方面。

① 代理人应当在代理权限范围内行使代理权，不得进行无权代理。

② 代理人行使代理权应当维护被代理人的利益。

③ 代理人行使代理权应当符合代理人的职责要求。

④ 代理人原则上应当亲自完成代理事务，不得擅自转委托。

(2) 某些滥用代理权的行为。滥用代理权的行为是指代理人违法行使代理权的情况，其认定条件包括以下几个方面。

① 代理人拥有代理权。这一要件将滥用代理权的行为与无权代理行为区分开来，即

滥用代理权的前提是具有代理权，而无权代理则不存在滥用的问题，适用无权代理的法律规定。

② 代理人在违反法律有关代理权的行使的规则、要求的情况下行使代理权。

③ 已经或者可能损害代理人的利益。滥用代理权的后果一方面是代理人从中受益，另一方面则是代理人遭受经济上的损失。

可见，滥用代理权的行为均是代理人利用合法身份之便从事有损被代理人合法权益的行为，根本违背了代理适用的宗旨和目的，故为法律所禁止。滥用代理权的行为具体包括以下几种。

① 自己代理。即代理人以被代理人的名义与自己为法律行为。

② 双方代理。代理人同时代理双方当事人为同一项法律行为。

③ 代理人与第三人恶意同谋而为的代理行为。

4）转委托

转委托是指代理人为了被代理人的利益需要，将其享有的代理权全部或部分转委托给他人的行为。其中，接受转委托的人叫做复代理人或再代理人。相应的代理人选任复代理人，并向其转授代理权的权利称为复任权。从各方当事人之间权利义务关系的总体讲，称作复代理关系。

我国《民法通则》第68条确认了转委托（复代理），《合同法》亦有相关的规定。但是，转委托在适用中应当符合以下法律规则。

（1）转委托的目的必须是为了被代理人的利益需要。

（2）转委托原则上应当取得被代理人的同意（事先授权或事后追认）。根据《民法通则》第68条和《合同法》第400条规定，代理人转委托他人代理的，应当事先取得被代理人的同意，事先没有取得被代理人同意的，代理人应当在事后及时通知被代理人，征得被代理人的同意。

（3）在紧急情况下，代理人为了维护被代理人的利益需要而转委托的，无论被代理人是否同意，均依法产生转委托的法律效力。

（4）代理人只能在其享有的代理权限范围内，向复代理人转委托其代理权的全部或部分，但不得超过其代理权限。

（5）复代理人是被代理人的代理人，而不是转委托的代理人的代理人，故复代理人实施代理行为所产生的法律后果由被代理人承受。

5）隐名代理

隐名代理是指代理人以自己的名义而不表明被代理人身份而实施的代理行为。《民法通则》在一般意义上确认了显名代理。而《合同法》第402条和第403条则针对特定的民事活动规定了隐名代理的适用效力，即代理人以自己的名义，在委托人的授权范围内与第三人订立合同的情况，依法产生代理的法律后果。并且根据第三人知道和不知道代理人与被代理人之间的代理关系的不同，规定了不同的处理方法。从中可知，隐名代理在我国立法上的构成条件包括：①代理人以自己的名义与第三人订立合同；②代理人是在被代理人的授权范围内实施隐名代理行为；③代理人实施隐名代理行为是以其与被代理人之间的约定或法律允许隐名代理为前提的。

隐名代理产生的结果，可概括为以下两个方面。

（1）如果第三人在订立合同时知道代理人与被代理人之间存在代理关系的，则该隐名代理产生与显名代理相同的法律效力，即第三人与代理人所订立的合同直接约束被代理人和第三人。但是，有确切证据证明该合同只约束代理人和第三人的除外。

（2）如果第三人不知道代理人与被代理人之间存在代理关系的隐名代理并非必然产生显名代理的效果，而是要通过被代理人行使介入权或者第三人行使选择权而形成相应的法律后果。具体来讲，代理人因第三人的原因对被代理人不履行义务时，则应当向被代理人披露第三人。被代理人因此可以行使代理人对第三人的权利。同理，代理人因被代理人的原因对第三人不履行义务时，则应当第三人披露被代理人。第三人因此可以选择被代理人或者代理人作为相对人主张其权利。但是，第三人一经选定就不得变更所选定的相对人。相应的被选定为相对人的被代理人可以向第三人主张其对代理人的抗辩权。

6）无权代理

（1）无权代理的表现。

无权代理是指在没有代理权的情况下以他人的名义实施的民事行为，可见，无权代理并非代理的种类，而只是徒具代理的表象却因其欠缺代理权而不产生代理效力的行为。我国《民法通则》将无权代理概括为以下三种表现。

① 未经授权的“代理”。民事主体未经他人授权，是指也没有法律的规定或国家主管机关的规定而擅自以他人名义所为的行为。

② 代理权消失后的“代理”。代理权基于被代理人的撤销、有效期限届满、代理事务已完成或附有解除条件之代理在因条件成就而消失后，原代理人仍以原被代理人的名义实施民事行为。

③ 超越代理权限的“代理”，即超出代理权限的部分属于无权代理。

（2）无权代理的效力。

无权代理本身不具有法律效力，但是，这种状况在有关当事人依法行使权利加以处置之前尚处于或然状态。为了稳定社会经济关系，我国《民法通则》及《合同法》有关条款规定了有关当事人处置无权代理的各项权利及其法律后果。

《民法通则》第66条规定：“没有代理权、超越代理权或者代理权终止后的行为，只有经过被代理人的追认，被代理人才承担民事责任。未经追认的行为，由行为人承担民事责任。本人知道他人以本人名义实施民事行为不作否认表示的，视为同意。”《合同法》的48条规定：“行为人没有代理权、超越代理权或者代理权终止后以被代理人的名义订立的合同，未经被代理人追认，对被代理人不发生效力，由行为人承担责任。相对人可以催告被代理人在一个月内予以追认。被代理人未作表示的，视为拒绝追认。合同被追认之前，善意相对人有撤销的权利。撤销应当以通知的方式做出。”

具体来看，无权代理的效力有以下几种情况。

① 被代理人行使追认权的，发生与有权代理同样的法律效果。

② 被代理人未追认的，由行为人承担民事责任。

③ 被代理人追认之前，善意相对人撤销合同的，不存在合同关系。

7）表见代理

表见代理本属于无权代理，但因本人与物权代理人之间的关系具有外表授权的特征，致使相对人有理由相信行为人有代理权而与其进行民事法律行为，法律使之发生与有权代

理相同的法律效果。例如，被代理人向代理人授权时以口头方式规定了代理权的有效期限，但是该有效期限在书面的授权文件中未予以记载。从而当该有效期限届满后，第三人并不能从书面授权文件中得知代理权已终止而与其进行的民事行为，就属于表见代理。

表见代理也为我国法律所承认。《合同法》第 49 条规定："行为人没有代理权、超越代理权或者代理权终止后以被代理人名义订立合同，相对人有理由相信行为人有代理权的，该代理行为有效。"其意义在于维护代理制度的诚信基础，保护善意第三人的合法权益，建立正常的民事流转秩序。

根据上述概念和立法规定，可知表见代理的成立应具备以下构成条件。

(1) 存在无权代理行为。

(2) 第三人在客观上有理由相信无权代理人有代理权。

(3) 第三人主观上是善意且无过错的。第三人有理由相信行为人拥有代理权，即第三人是善意的，或者说，第三人并不知道代理人事实上无代理权。第三人应承担其是善意的举证责任。

(4) 行为人与相对人之间的民事行为应具备民事法律行为成立的有效条件，无权代理人与第三人所为的民事行为，符合法律行为的一般条件，另外也需要与代理行为的表面特征相符。

表见代理依法产生有权代理的法律效力，即无权代理人与第三人之间实施的民事法律行为对于被代理人具有法律约束力，被代理人与第三人之间产生、变更或消灭相应的法律关系。

8.2.2 代理关系的建立

1. 建立船舶代理关系的过程

我国《合同法》第 397 条规定："委托人可以特别委托受托人处理一项或者数项事务，也可以概括委托受托人处理一切事务。"在建立船舶代理关系中，必须经过受托人的授权和代理人的接受这一过程才能成立。也就是必须经过船公司或与船舶有关的当事人提出代理的要求，并经代理人的同意，船舶代理关系方告建立。

建立国际船舶代理关系，可采取双方谈判、签订书面合同的形式，也可以由委托方用函电形式(包括电报、电传、传真、EDI 和电子邮件)，将委托事项告知代理人，代理人经过审核，双方就委托事项和代理费用等达成一致确认后生效。在班轮代理中，通常采用前一种方法。在班轮船舶所挂靠的港口，班轮公司都可能设有办事处，与船舶代理人面对面的谈判比较方便。班轮代理一般是长期代理，有必要在合同中将双方的责任义务及权利等事项明确订明。后一种情况主要出现在航次代理关系中。

一般在航次代理中，船舶所有人、船舶经营人或船舶承租人给船舶代理人发函电委托，在委托电中列明委办事项、船舶规范、船舶来港任务、装卸条款，以及抵港时间和吃水、货物数量/有无危险过境货和危险品、委托方全称及联系地址和方式、来港和去港等。船舶代理人根据来港船舶和装卸的货物等对委托事项进行审核，主要是审核船舶能否满足港口的各种条件和费用要求能否接收等，若审核后决定接受代理，船舶代理人应给委托方发代理确认电。这样船舶所有人、船舶经营人或船舶承租人和船舶代理人之间就建立了船舶代理关系。

船舶代理人受到委托方的委托电需要审核以下具体内容。

（1）船舶预计抵/离港吃水是否符合港口条件，港口当局是否允许其装/卸危险品，超长/重的大件货物是否在港口机械装卸能力范围之内，以及能否满足装卸时间的要求等。

（2）对专程来港加油、加水、添加食品的船舶，应审核加油、加水、添加食品的种类和数量，在落实供应和费用后，才能接受代理委托。

（3）收到发生海上事故的船舶的委托电后，应及时了解是否有人员伤亡、事故发生地点和经过，以及船舶和货物的损坏情况，必要时迅速联系医院、海事局、修船厂等。若需要有关方提供担保，则应及时转告委托方，并协助处理。

2. 船舶代理人的义务

根据我国《合同法》第 399 条、第 400 条、第 401 条的规定，船舶代理人应履行以下义务。

（1）国际船舶代理人应当按照委托人的指示处理委托事务。需要变更委托人的指示的，因当经委托人同意，因情况紧急，难以和委托人联系的，受托人应当妥善处理委托事务，但事后应当将情况及时报告委托人。

（2）国际船舶代理人应当亲自处理委托事务。经委托人同意，受托人可以转委托。转委托经同意的，委托人可以就委托事务直接指示转委托的第三人，国际船舶代理人仅就第三人的选任及其对第三人的指示承担责任。转委托未经同意的，国际船舶代理人应当对转委托的第三人的行为承担责任，但在紧急情况下国际船舶代理人为维护委托人的利益需要转委托的除外。

（3）国际船舶代理人应当按照委托人的要求，报告委托事务的处理情况。船舶离港后，国际船舶代理人应当报告委托事务的结果。

8.2.3 代理合同的主要内容

船舶代理合同根据船舶营运方式分为不定期船代理合同和班轮代理合同。

1. 不定期船代理合同

对具体的某一船舶的某航次船舶代理合同而言，只要明确代理关系和委托事项等内容即可。在经常有船舶到港口的不定期船运输情况下，长期的航次船舶代理合同的内容就会比较复杂。此时，在代理合同中应该具有以下主要条款。

（1）合同当事人。

（2）原则。委托方同意委托代理人担当其所拥有/承租/经营的船舶挂靠港口的船舶代理人；船舶代理人接受委托，尽力保护委托方的利益，并根据代理标准和规则有效地履行协议和为自己的工作负责。

（3）船舶代理人的服务和责任。

（4）委托方的义务。

（5）费用结算。

（6）报酬。

（7）赔偿。由于委托方在合同下的义务和雇员行使了适当的勤勉，完成合同下的义务所引起的第三方索赔，委托方应使代理人无害，委托方对使代理人有损害的委托负责赔偿。

(8) 合同的解除。
(9) 仲裁。
(10) 补遗/修改。
(11) 有效期。

2. 班轮代理合同

班轮代理合同属于长期代理合同，所以班轮代理合同相对于航次代理合同而言，其内容更加全面，措辞更加准确、完整。班轮代理合同的主要内容也包括了不定期船代理合同的11项内容，另外还有集装箱、代为揽货等与班轮运输特点相关的内容。

8.2.4 备用金制度

备用金是指委托方或第二委托方预付给船舶代理人的，用于支付船舶在港期间所发生的费用、船员开支、代理费，以及处理有关特殊事务的备用款项。在班轮运输代理中，由于船舶代理人与委托人建立的是长期代理关系，船舶代理人一般代收运费，因此船舶代理人通常不要求委托方预付备用金，双方在一定的期间内结算。因此船舶代理人要求委托方预付代理费一般出现在不定期船舶代理中。在不定期船舶代理中，除另有协议或特殊情况外，代理人不垫付船舶在港发生的费用，在代理关系建立后，委托方或第二委托方必须及时将备用金汇至代理人处，否则由此造成的船舶延误及其他损失或费用均由提出委托的一方负责。

1. 备用金索汇

备用金的索汇工作直接关系到船舶进港作业的安排和离岗后的财务结算。

1) 索汇原则

为防止索汇的备用金不足以支付船舶在港发生的各项费用，通常索汇的备用金会充足一点。但是，如果备用金超出船舶在港发生的费用，多余的备用金还要退还给委托方，因此会增加委托方的成本。因此，备用金的索汇不能少，否则代理人会再次索汇不足部分，但也不能过多。原则上应在考虑船舶吨位、船舶装卸货物数量、船舶待泊情况及特殊委办事项的基础之上，及时和略有宽余地索汇备用金。

2) 索汇步骤

首先，要明确委托方和索汇对象。船舶代理人索汇时，首先应明确委托方和索汇对象。委托方负责承担船舶港口使费，船舶抵港前应由委托方委托船舶代理人，一般委托方最迟在船舶离港前应将备用金汇至代理人指定的账户，当然也可用支票或者现金的方式。如果代理人对索汇对象不明确的，则应根据具体情况判断委托方。

其次，要估算备用金。备用金的数量是代理人根据船舶总吨位、净吨位等船舶的规范和装卸货物的种类、数量等货物资料，以及船舶的特殊事项，如船舶的加油、加水、供应伙食、船员遣返，以及船舶吨税执照是否有效等估算出来的。因此估算备用金前必须清楚以上事项。对于长期代理关系或经常有业务往来的委托方，由于双方在长期往来中，相互间已将建立了较好的业务往来关系，对经营和财务经济状况已有了较好的了解和信任，而且代理人可以按需要随时提出增汇，所以委托人只需预付可供船舶逐行次使用的适当数额的备用金即可。但是，对于初次来港或不经常往来的船舶，应略有宽余地估算备用金，索

汇项目必须逐项分类列清楚，将开户行及账号告知对方，以免项目笼统或汇款不详而反复查询，影响备用金及时送达。

索汇项目基本上可分以下四大类：①港口费用，如港务费、引水费、拖轮费、护航费、系解缆费、停泊费(berthage)、装卸费、理货费、检疫费、围油栏费、航道护理费、通信费、杂费；②吨税；③垫、隔物料及船舶备品；④船东费用，如船员手续费、船员交通费、船员登记证费、船员住宿费、船员医疗费、船员邮件费、船员通信费、淡水费、燃油费、修船费、检验费、船长借支、伙食费、交通费、银行手续费，其中，燃油费、检验费可能需要根据租约要求分账。

最后，安排索汇。船舶代理人收到委托方的委托电后，在复电确认接受代理的同时，向委托方或有关方索汇备用金。如果船东或租船人委托代理人同港口签订滞期/速遣协议，除委托方同意外，索汇项目中不应包括滞期速遣费。对于载运出口货物的船只，如果委托方要求船舶在港口所发生的有关费用从承租人支付的租金货运费中予以扣除时，代理人应立即联系承租人予以确认。索汇时应查明对方是否在本公司账上有余款或欠款，如有余款，应从估算的备用金总额中扣除余款；如有欠款，应同欠款一起索汇。一般情况下，索汇后要密切注意委托方或其他有关方是否已汇出及汇出多少。如果船舶到港后，备用金还没有到账，船舶代理人要及时催促委托方汇付。原则上，备用金到账后，才安排离港。

2. 备用金的管理

备用金是按照委托方委办事项及船舶、货物和港口情况估算的，除非发生意外情况，如船到港后货物没有备妥而延长了船舶在港时间，船舶在港发生的港口使用费一般不会超出索汇的备用金。但有时会发生估计项目意外的费用，如船舶所载货物发生混票需要分票和临时提出需要加油等，如果船舶代理人不给予垫付，会影响委托人的利益，也会影响代理人的信誉。但是如果给予垫付，又可能造成最后结算困难，甚至发生拖欠、呆账等情况。

因此，应指定专人负责备用金的管理，随时注意备用金的使用情况，如发生估算项目意外的费用应得到委托方确认，视情况决定是否增汇。例如，发现可能超支较大时，应及时向委托方说明情况，要求增补。如果总数不超，项目之间可调剂使用。但对于船长借支，应严格按委托方的指示办理。负责备用金管理的人一般是负责索汇备用金的人，一般情况下如果发生欠款，也由其负责向委托方索汇欠款。

备用金的管理需要各环节的相互合作。例如，外勤随时掌握船舶在港作业进度、船舶各委办事项的进展，若发现产生项目外的特殊事项，如发现货物混票、垫舱物料超出预计等，随时向备用金管理人员反映，以便掌握备用金使用情况并及时补索。

3. 备用金的结算

船舶离港后，船舶代理人应及时汇总船舶在港期间所支付的各项费用和应收取的代理费，做出航次账单，连同原始单据和代理费单据寄交委托方。委托方通常都希望尽快收到航次账单，收回多余备用金。及时结算备用金也是体现代理工作效率和服务质量的一个方面，船舶代理人通常应在船舶离港一定时间(30 日内)，收集船舶在港发生的所有费用单据后制成航次账单寄送给委托方。

代理人收到各口岸单位送交的有关船舶在港发生的所有费用单据时，应根据船舶来港任务和委办事项，按照有关费用项目、费率、条款或协议，认真核对。对于不能承付的费

用项目，应弄清楚缘由，予以拒付。另外，在计算代理费、手续费时，应根据船舶规范、装卸货物种类、数量等内容及装卸时间事实记录所载的内容，按代理收费协议进行。

无论长期代理还是航次代理，备用金的结算原则是“一船一结”。所不同的是，在航次代理方式下，备用金按航次计算，代理人在寄送航次账单及随附船舶在港发生的费用单据的同时，根据委托方的要求应将备用金的余额退还给委托方，或将余款结存。在长期代理中，备用金虽不必按航次结算，但在船舶离港后，仍须及时将航次结账单及各费用单据寄送给委托方，并按月向委托方抄送往来账，核清账目。实践中，为防止账单寄出后，有关口岸单位还没有向代理人收取该船舶的费用，因此一般账单在寄出后若干天，才将余款退汇给委托方。

在航次代理中，如果船舶已离港，还有船员因伤病需留岸住院治疗，所以医疗费及病愈后的遣返费用，均须在遣返船员后才能结算。在这种情况下，须先将港口费用部分制单结算，至于备用金余款则可暂不退汇，留待遣返船员后再进行最后结算退汇。

为了避免委托方借故拒付，所有随附的付费收据都应清晰无误，并应经船舶有关人员(船长、大副、事务长、轮机长)签字。原始单据是向委托方进行结算的主要依据，原则上应在费用结清时才能对外寄送。

通常，对国外委托方以外汇寄的备用金，对外都按外币记账。对内则按照收到日银行牌价记入本国货币账户。航次结账一般也都选择付款期内对代理人有利的牌价结算剩余外币，按退汇日外汇买入价结算。至于外汇浮动差价，一般可以按照协议办理；如果没有预定，则由代理人负责损益。

8.2.5　代理关系的终止及后果

代理关系也基于一定法律事实的而终止。当然，引起各种代理关系终止的法律事实不尽相同。因代理关系产生的根据不同，则终止代理关系的原因也不尽相同，对此，我国《民法通则》给予了明确的规定。

1. 代理关系的终止

1）委托代理的终止

(1) 代理期间届满或者代理事务完成。此时，被代理人所追求的目的已经实现，代理关系当然终止。

(2) 被代理人取消委托或代理人辞去代理。在委托代理中，被代理人可撤销代理权，代理人亦可辞去代理权。他们都是单方民事法律行为。只要有一方当事人的意思表示，即产生终止代理关系的效力。但是，一方撤销或辞去代理权，应当事先通知对方，及时收回或交还代理证书。否则，应承担由此给对方造成的损失的赔偿责任。对于代理权撤销或辞去之前，代理人与第三人所为代理行为，被代理人不得以代理权撤销或辞去为由拒绝承担后果。

(3) 被代理人或代理人死亡。代理关系建立在特定人身关系的基础之上，被代理人死亡使民事主体资格消失，其生前授权已无继续存在的意义；而代理人死亡使具有人身性质的代理权不复存在。这都构成代理关系终止的当然原因，但是，出于稳定社会经济秩序的考虑，被代理人死亡后，委托代理人实施的代理行为则因以下情况而有效：代理人不知道被代理人死亡；被代理人的继承人均予以承认；被代理人与代理人约定死亡后为了被代理

人的继承人的利益继续完成的等。

(4) 代理人丧失民事行为能力。代理行为是法律行为的特殊形式。以代理人具有民事行为能力为条件，所以，代理人丧失行为能力就失去代他人为民事法律行为的资格。代理关系即行消灭。

(5) 作为被代理人或代理人的法人终止。因其已失去民事主体资格，代理关系即随之终止。不过，由于法人终止过程中需依法进行清算活动，则在此范围内已建立的代理关系应当有效。

2) 法定代理或者指定代理的终止

(1) 被代理人取得或恢复民事行为能力。法定代理一般是为了保护无民事行为能力人，或限制民事行为能力人的合法权益而设立的，那么，当被代理人取得或恢复民事行为能力后，设定的原因已消失，则代理关系即告终止。

(2) 被代理人与代理人之间的监护关系消灭。法定代理是以特定的社会关系为基础的，其中以被代理人与代理人之间存在的监护关系最为普遍。当这种关系消灭时，则相应的代理关系也随之终止。

(3) 被代理人或代理人死亡，这使代理关系因失去主体而消灭，但是，应当以另一方知道对方的死亡为标准。从而，代理人在不知道被代理人死亡的情况下实施的代理行为，其法律后果应由被代理人的继承人承担。

(4) 代理人丧失民事行为能力。这不符合代理制度对代理人的要求，则应终止原有的代理关系。

(5) 由其他原因引起的被代理人和代理人之间的监护关系消灭。

在国际船舶代理实践中，现在已经基本上不出现法定代理或者指定代理的情况。

2. 代理关系中止的后果

代理关系消失后，代理权归于消灭，代理人不得再以代理人的身份进行活动，否则为无权代理。代理关系消灭后，代理人在必要和可能的情况下，应当向被代理人或其继承人、遗嘱执行人、清算人、新代理人等，就其代理事务及其有关财产事宜做出报告和移交。委托代理人应向被代理人交回代理证书及其他证明代理权的凭证。

8.3 国际船舶进出港手续

8.3.1 船舶进出港管理

1. 《便利国际海上运输公约》

为便利国际海上运输，统一和简化船舶进出港手续，1965 年 4 月 9 日国际海事组织在伦敦订立了《便利国际海上运输公约》。该公约第 11 条规定，至少 10 国加入后才生效，该公约生效时间是 1967 年 3 月 5 日。我国 1994 年 12 月 29 日决定加入，1995 年 1 月 16 日正式加入，该公约于 1995 年 3 月 16 日对我国生效。

《便利国际海上运输公约》由十六条法律条款和一个附则组成，附则分为五节，每一节都有若干“标准”和“推荐做法”。该公约于 1967 年 3 月 5 日生效，现有缔约国 106

个。此后于1973年作过修改，并分别于1969年、1977年、1986年、1987年、1990年、1992年、1993年、1996年、1999年、2002年和2005年对附则作过几次修改。各项修正案均已生效。公约在船舶和人员的抵离、停留，以及公共卫生和检疫等方面作了规定。公约将这些规定分为“标准”和“推荐”两类。“标准”是各缔约国政府为便利国际海上运输而必须实施的统一措施，“推荐做法”是各缔约国为便利国际海上运输最好能实施的措施。各缔约国应接受公约所定的“标准”，并使本国的规定与之吻合。同时，各缔约国还应尽可能使本国的措施与“推荐做法”一致。

2. 我国的船舶进出境检察机关

根据国务院1995年颁布的《国际航行船舶进出中华人民共和国口岸检查办法》规定，中华人民共和国港务监督机构(现海事局)、中华人民共和国海关(以下简称海关)、中华人民共和国边防检查机关(以下简称边防检查机关)、中华人民共和国国境卫生检疫机关和中华人民共和国动植物检疫机关(现合并为检验检疫局)是负责对船舶进出中华人民共和国口岸实施检查的机关(以下统称检察机关)。

根据《国际航行船舶进出中华人民共和国口岸检查办法》的规定，船舶代理人办理船舶进出口手续应注意以下事项。

(1) 应在船舶预计抵达前，将抵达时间、停泊地点、靠泊移泊计划及船员、旅客的有关情况报告检察机关。

(2) 办理船舶进出口岸手续时，应当按照检察机关的有关规定准确填写报表，并如实提供有关证件、资料。

(3) 除非事先得到批准，除检察人员外，船舶办理完进出口手续后方能装卸货物、上下人员。

(4) 除特殊情况外，检察机关不登船检查，但在特殊情况下检察机关上船检查，船舶代理人和船长应提供便利。

另外，根据《国际航行船舶进出中华人民共和国口岸检查办法》的规定，检察机关及其工作人员必须秉公执法，恪尽职守，及时实施检查和办理船舶进出口岸的申请。

8.3.2　海关手续

1. 办理海关手续的法律依据

国际航行船舶进出境必须向海关申报，办理有关船舶、船员及其所载货物的申报手续。海关办理相关手续的主要依据是《中华人民共和国海关法》、《国际航行船舶进出中华人民共和国口岸检查办法》、《中华人民共和国海关对进出境国际航行船舶及其所载货物、物品监管办法》和《中华人民共和国船舶吨税暂行条例》等。

2. 办理海关手续的规定

1) 进港手续

(1) 船方或代理人在船舶预计抵达口岸24小时前(航程不足24小时的，在驶离上一口岸时)，将抵达时间、靠泊和移泊计划，以及船员、旅客等有关情况报告海关。

(2) 填报、缴验和提交船舶和货物单证办理进出口手续。提交的船舶单证有总申报

单、货物申报单、旅客名单(无旅客免交)、船员名单、船用物品申报单、船员物品申报单;应征船舶吨税的,提交船舶吨税申请书、船舶吨位证书和国籍证书;海关监管需要的其他单证。提交的货物单证有进口舱单、集装箱清单和装箱单,若无货进口,则需提交无货舱单。中国籍船舶还应交验“船舶进出境(港)海关监管簿”,海关在中国籍船舶的“船舶进出境(港)海关监管簿”上批注航线、载货、烟酒库等监管情况。

(3)办理船舶吨税执照。根据《中华人民共和国船舶吨税暂行条例》规定,下列船舶:在中华人民共和国港口行使的外国籍船舶;外商租用的中国籍船舶;以及中外合营企业使用的中外国际船舶(包括专在港内行使的上述船舶),根据其在中国境内作业需要,自行选择 30 天或 90 天吨照有效期,向海关申领吨税执照。

以下情况可免领吨税照:与我国建立外交关系的国家大使馆、公使馆、领事馆使用的船舶;有当地港务机关证明的避难、修理、停驶或拆毁的船舶,并不上下客货者;专供上下客货及存货指泊定趸船、浮桥趸船及浮船;中央或地方人民政府征用或租用的船舶;持有我国台湾省开具的有效吨照的船舶;规定无须向海关申报进口的国际航行船舶。

船舶吨税执照分 90 天有效期和 30 天有效期两种,一般班轮运输的船舶购买 90 天的吨税执照比较多,而不定期船运输的船舶购买 30 天的吨税执照比较多。同一艘船购买 90 天的吨税执照款比单买三个 30 天的吨税执照款之和要少。

根据《中华人民共和国船舶吨税暂行条例》的有关规定,与我国签订有条约或协定、相互给予船舶吨税优惠的国家和地区籍的船舶,其吨税按优惠税率计征;其他国家和地区籍的船舶,吨税按普通税率计征。

(4)海关一般不上船检查,但如果上船检查,船方和船舶代理人须提供方便和帮助。根据《中华人民共和国海关对进出境国际航行船舶及其所载货物、物品监管办法》第十二条规定:“海关检查船舶时,船舶负责人应当到场,并按照海关的要求指派人员开启船上的舱室、房间及储存处所;有走私嫌疑的,并应开拆可以藏匿走私货物、物品的部位,搬移货物、物料等。必要时,海关有权集中船员和暂时加封船员房间或其他部位。海关检查完毕后,船舶负责人应当在海关检查记录上签注。海关检查船员行李物品时,有关船员应当按照海关的要求准时到场,并且开启行李包件储存物品的处所。海关在公共处所检查发现的无人承认的违禁和走私物品,由海关进行处理。”

(5)国际运输船舶进港后,须先向海关办理船舶进出口手续,然后才能装卸货物。如因特殊需要,在未提交进口货物舱单求前即进行装卸的,就应向海关提出要求提前装卸货物的书面申请,经海关同意后才能进行装卸作业。

(6)如果船舶进港后不进行货物装卸,并在 24 小时内出港,一般不需要办理船舶进口手续,只需在船舶进港时向海关提出进港申报书即可。

2)出港手续

(1)如果集装箱船舶出口装货,装货以前应核对好舱单,送海关预先审核。

(2)装货后,取得理货证明或商检证书,办理海关手续。需提交的单证有总申报单、货物申报单、理货证明或商检证书、出后舱单、有效吨税执照。如果船员有变动,还需船员名单。如装货出口,还需出口放行章。如果是集装箱船,还需集装箱清单、装箱单和添载/更改/退载单。

根据《中华人民共和国海关对进出境国际航行船舶及其所载货物、物品监管办法》

第十七条的规定，货物、物品装卸完毕后，运输工具的负责人应当向海关递交反映实际装卸情况的交接单据和记录。船舶起卸进口货物、物品完毕后，船舶的负责人应当在24小时内将反映实际装卸情况的交接单据和溢、短、误、损记录递交海关。溢、短卸和误卸货物经海关确认后由原载船舶负责人或货物所有人从起卸之日起3个月内向海关分别办理退运、进口等手续。必要时，经海关批准，可以延期3个月，逾期不办了手续的，由海关负责处理。

（3）下一港为国内港口的，外籍船舶需办理关封随船。

8.3.3 检验检疫手续

1. 办理检验检疫手续的法律依据

检验检疫局办理船舶进出境手续的法律依据是《中华人民共和国国境卫生检疫法》（以下简称《卫生检疫法》）及其实施细则、《中华人民共和国进出境动植物检疫法》（以下简称《动植物检疫法》）及其实施细则、《国际卫生条例》、《国际航行船舶出入境检验检疫管理办法》（以下简称《船舶出入境检验检疫办法》）、《国际航行船舶试行电讯卫生检疫规定》（以下简称船舶电讯卫生检疫规定）和《国际航行船舶进出中华人民共和国口岸检查办法》（以下简称《国际航行船舶口岸管理办法》）。

其中，《船舶出入境检验检疫办法》是最主要的法律依据，它是根据《卫生检疫法》及其实施细则、《动植物检疫法》及其实施细则、《中华人民共和国进出口商品检验法》及其实施条例等法律法规制定的，2002年12月19日由国家质量监督检验检疫总局局务会议审议通过，并于2003年1月1日起正式施行。

2. 办理检验检疫手续的规定

1）进港手续

（1）进港检疫。船舶代理人在船舶预计抵达口岸前7日(航程不足7日的，在驶离上一口岸时)，向入境口岸检验检疫机关呈递由港务监督审核批准的国际航行船舶进口岸申请书。船舶代理人在船舶抵达检疫锚地后，及时向检验检疫机关报告船舶动态和船员、旅客的健康状况等。

船舶到港前，入港船舶的船长应以无线电报向检疫机关申报船上有无霍乱、鼠疫、伤寒、斑疹伤寒、黄热病及回归热等传染病的患者或死者。《船舶出入境检验检疫办法》规定，入境检查的船舶，在航行中发现检疫传染病、疑似检疫传染病，或者有人非因意外伤害而死亡并死因不明的，船方必须立即向入境口岸检验检疫机关报告。

《船舶出入境检验检疫办法》规定，船方或者其代理人应当在船舶预计抵达口岸前24小时(航程不足24小时的，在驶离上一口岸时)向检验检疫机构申报，填报入境申请书。如果船舶动态或申报内容有变动，船方或者其代理人应当及时向检验检疫机构更正。

船舶检疫有四种方式，分别是锚地检疫、电讯检疫、靠泊检疫和随船检疫。检疫机构根据申报内容进行审核，确定检疫方式，并及时通知船方或其代理人。

船舶代理人在船舶抵港(靠泊)后24小时内带航海健康申报书、压舱水申报单、总申报单、货物申报单、船员名单、船用物品申报单、舱单各一份送检验检疫局申报进口手续并填写检疫收费通知单。

（2）灭鼠。在港船舶的灭鼠工作，包括定期灭鼠和强制灭鼠。根据《国际卫生条例》规定，国际航行船舶都必须定期地进行灭鼠消毒工作，灭鼠消毒后，由检疫人员发给灭鼠证书。但是，如果检疫机关对船舶状况满意的，可以免除灭鼠消毒，并发给免除灭鼠证书。灭鼠证书/免除灭鼠证书的有效期为 6 个月。

（3）预防接种。各个国家对于航行于国际航线船舶的船员，都要求进行检疫传染疫苗的预防接种，并取得预防接种证书，包括伤寒或副伤寒的预防接种、鼠疫预防接种、天花预防接种、结核预防接种、霍乱预防接种等。

2）出港手续

根据有关规定，办理出境船舶检验检疫手续要注意以下问题。

（1）出境的船舶，船舶代理人应当在船舶离境前 4 个小时内向检验检疫机关申报，办理出境检验检疫手续。已办理出境手续，但出现人员、货物变化或者因其他特殊情况 24 小时内不能离境的，须重新办理手续。

（2）船舶在港时间不足 24 小时的，经检验检疫机关同意，在办理入境手续时，可以同时办理出境手续。

（3）装载动植物产品及其他检疫物出境的船舶，应取得运输工具检疫证书。对装运出口易腐烂变质食品、冷冻品的船舱，必须在装货前申请适载检验，取得检验证书。

（4）办理出境检疫手续需提交的单证有航海健康申报书、总申报单、货物申报单、船员名单、船用物品申报单、并填写检疫收费通知单。对装有出口货物的船舶，检验检疫机关可要求船方提交出口舱单。

（5）上一港是国内港口的，还需提供上一港签发的入境检疫证。下一港为国内港的不需办理检疫手续。

8.3.4 边防检查手续

1. 办理边防检查手续的法律依据

边防检查站办理船舶进出口手续的法律依据主要是《中华人民共和国出境入境边防检查条例》（以下简称《出入境边防检查条例》）和《国际航行船舶口岸检查办法》。《出入境边防检查条例》规定，出境、入境边防检查工作由公安部主管。制定《出入境边防检查条例》的目的是维护中华人民共和国的主权、安全和社会秩序，便利出境、入境人员和交通运输工具的通行。

2. 办理边防检查手续的规定

1）入境手续

（1）船舶代理人将船舶抵港时间、停靠地点、载运人员和货物情况，向边防检查站报告。根据《出入境边防检查条例》的规定，需申报船员和旅客的名单。

（2）办理边检手续所需资料有总申报单、货物申报单、船员名单、船员物品申报单、船用物品申报单、枪支弹药申报表及船员的登陆申请表。

（3）入境的交通运输工具自入境后到入境检查前，出境的交通运输工具自出境检查后到出境前，未经边防检查站许可不得上下人员及装卸物品。

（4）出境、入境的交通运输工具离、抵口岸时，必须接受边防检查。对交通运输工具

的入境检查，在最先抵达的口岸进行；出境检查，在最后离开的口岸进行。

(5) 边防检查站对国际航行船舶在入境检查后到出境前、入境后到入境检查前和检查期间有权监护船舶。

(6) 船舶如出现载有枪支弹药、偷渡人员、未持有效证件人员等情况，必须在申请办理船舶入境边防检查预检手续之前，向边防检查站报告。边防检查站对有下列情形：客船、不靠岸的海上作业船、载有偷渡人员和未持有效证件人员的船舶，或者情报说明有犯罪嫌疑的船舶；携有枪支弹药的船舶；有严重违法犯罪记录的船舶；上级通知或当地边防检查机关人需登船检查的船舶之一者，不办理预检手续。

(7) 对中国籍船舶，如果上一港为国内港口，则不需办理边境检查手续。

2) 出境手续

(1) 船舶代理人在装完货前2小时、开航前4小时内办理边检手续。需提交的资料有总申报单、货物申报单、船员名单。如果是船员全部为国内船员的船舶，需提供出境自查报告表一份。

(2) 下一港口为国内港口的，中国籍船舶不需办理边检手续，外国籍船舶需另提供一份船员名单办理边封随船。

(3) 船舶代理人办理出境手续时，应交回船员申请办理的全部登陆证，暂时不能交回的，经边防检查站同意后，可由船方或代理人在船舶离港前收齐，直接交回边防检查站。

(4) 经边防检查站同意，已办理边检出境手续的船舶，可以在一定期限内继续上下船员、装卸货物和物品。办完出境手续24小时，船舶还未出境，也未向边防检查站重新办理出境手续的，按非法入境处理，时间从办完出境手续时起算。

8.3.5 海事监督手续

1. 办理海事监督手续的法律依据

海事局办理船舶出入境手续的法律依据有《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》(以下简称《船舶最低安全配员规则》)、《中华人民共和国对外国籍船舶管理规则》(以下简称《对外国籍船舶管理规则》)、《国际航行船舶口岸检查办法》和《中华人民共和国船舶载运危险货物安全监督管理规定》等。

2. 办理海事监督手续的规定

1) 入境手续

(1) 船舶抵达入境口岸前7日，船舶代理人填写国际航行船舶进口岸申请书向海事局申报。《国际航行船舶进口岸检查办法》规定，船方或其代理人应当在船舶预计抵达口岸前7日(航程不足7日的，在驶离上一口岸时)，填写国际航行船舶进口岸申请书，报请抵达口岸的港务监督机构审批。拟进入长江水域的船舶，船方或其代理人应当在船舶预计经上海港区前7日(航程不足7日的，在驶离上一口岸时)，填写国际航行船舶进口岸申请书，报请抵达口岸的港务监督机构审批。

(2) 对载有危险货物的船舶，船舶代理人应填写船舶载运危险货物申报单向海事局办理货物申报。海事局收到船舶载运危险货物的申报后应尽快答复。

(3) 散装危险品船抵港后应尽快办理海事监督手续。

（4）办理入境手续所需的材料有总申报单、货物申报单、船员名单、上一港出口岸许可证、船舶概况表等。

《船舶最低安全配员规则》规定，中国籍、外国籍船舶在办理进、出港口或者口岸手续时，应当交验船舶最低安全配员证书。船舶未持有船舶最低安全配员证书或者实际配员低于船舶最低安全配员证书要求的，对中国籍船舶，海事管理机构应当禁止其离港直至船舶满足本规则要求；对外国籍船舶，海事管理机构应当禁止其离港，直至船舶按照船舶最低安全配员证书的要求配齐人员，或者向海事管理机构提交由其船旗国主管当局对其实际配员做出的书面认可。

（5）上一港是国内港口的中国籍船舶，需带海事部门进出港签证本办理签证手续。

2）出境手续

（1）船舶驶离口岸前4小时内，到港口海事监督机构办理船舶出口岸手续。船舶在口岸停留时间不足4小时的，在抵达口岸时，与进港手续一起办理。

（2）办完海关、检验检疫、边检手续后，办理海事监督船舶出境手续。

（3）办理出境手续需提交以下材料：进口岸手续办妥通知单、出口联系单、总申报单、货物申报单。如果船员有变动，还需提供船员名单。海关、边检、检验检疫机构先在出口联系单上盖章，最后由海事局根据其他检察机关签注的出口联系单，签发中华人民共和国国际航行出口岸许可证。下一港为国内港口的中国籍船舶只需提供签证本、离港签证单和进口岸手续办妥通知单。

（4）有以下情况：定期客班轮、旅游船；废钢船；进出非开放港口、水域船舶；不靠岸的海上作业船舶；应船方或其代理人邀请；其他需要集体登船办理进出口岸手续的情况时，可由海事监督与其他检察机关登轮办理船舶出口岸检查手续。在上述几种情况下，海事监督与其他检察机关也可登轮办理船舶进口岸检查手续。

8.4 船舶货运代理业务

船舶货运代理业务是指船舶代理人从事的船舶所载货物的代理业务。包括船舶装载货物运输代理业务和航次租船代理。

8.4.1 船舶装载货物运输代理业务

1. 船舶出口货运代理业务

船舶代理人从事的船舶载运货物的出口代理业务主要有货物承运、货物中转、集装箱管理、货运计划与单证、计收运费等。

1）货物承运

船舶代理人代办货物承运的工作内容与船公司自行办理时基本一致，但是签发装货单的工作通常由船舶代理人来办理。在为出口货物办理出运手续时，船舶代理人应根据班轮船期表、运价本、订舱需要和船公司的指示，从开始签发装货单时起到截止签发装货单时止，为船公司代办签发装货单的工作，并根据需要办理加载和取消货载的工作。特别是代理承运以FOB条件成交的出口货物时，船舶代理人根据委托方要求，还要将有关货运情况通知出口商，并向委托方告知出口商办理货物出运手续的情况。

2）货物中转

随着集装箱运输的开展、集装箱船舶的大型化，国际海上中转货物越来越多。中转货物在中转港需要办理一系列手续，并完成相关作业。船舶代理人经常会受托代办货物中转业务，并在船舶抵港前根据船期、货运资料，联系安排泊位、卸货和接运等工作；在船舶抵港后及时取得舱单、提单副本和其他随船单证，了解中转货物的情况，办理报关、转运等手续，并制作二程船所需单证；在船舶离港后将有关情况告知委托方和卸货港船公司的代理人。

3）集装箱管理

集装箱管理代理业务是指代理人接受班轮公司的委托，对集装箱及集装箱设备的使用、租用、调运、保管、发放、交接等工作进行管理。

船舶代理人根据出口集装箱清单，获得有关出口集装箱的信息，如出口集装箱的箱号、尺寸、箱型、船名、航次、装港、开航日期、卸港、目的地等。根据已确认接受订舱的集装箱预配清单等单证向订舱人或其代理人发放空箱设备交接单。在出口集装箱装船后，根据港方提供的实际的出口信息，与出口资料进行核对，确保有关集装箱的信息正确。然后根据船公司的要求将出口集装箱清单通过传真、电子邮件等方式传给下港代理人和船公司，并按海关的规定办理出口集装箱的海关手续。

4）货运计划与单证

船舶代理人在办理货物承运、签发装货单的同时还应做好有关货运计划的工作。船舶代理人应根据货物承运、签发装货单的情况，及时向船公司提供装船货物的资料，并协助到港船舶及时制订积载计划，通知港口有关部门安排装船作业。

船舶代理人还要缮制各种货运单证。缮制货运单证的原则是整洁、正确和及时。整洁是指所签发的单证应该字迹清晰、尽量避免涂改，计量或计费单位明确，并按照规定分别以大写或小写方式书写文字、数据。正确是指在合理安排货物运输的情况下，单证内容完整无误，并因此要严格按照审核制度对单证进行严格审核。及时是指适应船舶在港进行各项作业的进度，适时地缮制、分送各种货运单证，避免因单证不及时而发生作业中断和待时；对于随船单证，必须在船舶离港前交船长签收。

5）计收运费

船舶代理人根据船公司的委托，可以代收运费，并用托运单证中的运费通知联计算运费，将计算出的运费额数据输入电脑，用以缮制运费账单，收取运费。计算运费的依据是船公司的运价本或船公司通知使用的协议运价。计算的运费额数据还应与大副收据或者场站收据记载的内容进行核对。必要时，在核对无误后可以缮制载货运费清单，以该单证代替舱单，并转交班轮公司和各卸货港的代理人。

2. 船舶进口货运代理业务

船舶代理人从事的船舶载运货物的进口代理业务主要有核对单证、通知提货、收取到付运费、签发提货单、集装箱管理。

1）核对单证

在船舶抵港前，船舶代理人应根据船舶靠港顺序查看是否已收到 EDI 数据报文，如舱单、船图、运费清单等，是否已收到装港船舶代理人邮寄的单证。进口货运单证主要有载货清单、运费清单、提单副本、积载图、危险货物清单、重大件货物清单、货物残损单等。

船舶代理人应核对载货清单、提单副本和进口积载图，做到“三单一致”。对进口危险货物，国外装港的代理人在装船以前应将危险货物的名称、性质、类别等内容通知卸货港的代理人，卸货港的代理人联系港方和作业区，经确认可以进行卸货作业后方可装船。危险货物装船后，卸货港代理人应根据危险货物清单、集装箱装运危险货物装箱证书、船图等资料及时填写申报单向海事局申报。

2）通知提货

《中华人民共和国海关法》第二十四条规定，进口货物的收货人应当自运输工具申报进境之日起 14 日内向海关申报，进口货物的收货人超过前款规定期限向海关申报的，由海关征收滞报金。货物从船上卸下后，为了保证港口的畅通和正常作业，各港都规定对于超过一定时间仍未提取的货物，港口可以根据需要对货物进行疏港，而疏港产生的费用由提货人承担。各港口堆场和仓库等都规定在一定时间内货物可免费堆存，超过这段时间将由收货人支付相应的堆存费。如果超期使用船公司的集装箱，则需要缴纳滞期费。

因此，船舶代理人通常要在货物抵达卸货港时，一般在船舶靠泊开卸前，逐个向提单上记载的通知人发出到货通知书。在使用记名提单的情况下，船舶代理人必须向收货人发出通知。这样做的主要目的是避免货物积压在码头堆场、仓库影响港口的正常作业，同时也为收货人提供良好的船舶代理业务。

如果舱单上通知人、收货人联系方式不详，应向装港代理人或船公司查询，查明联系方式后补发到货通知书。若货物卸后一个月收货人仍未办理提货手续，应再次通知收货人或通知人提货，同时告知装港代理人和船公司。对于冷藏货、鲜活货物等特殊货物，因港口无保管条件或不便存放的，应随时用电话通知收货人去船边提货。

3）收取到付运费

船舶代理人根据船公司的委托，或者根据载货运费清单上的记载，在到付运费的情况下，应该收取到付运费，然后交付货物。

根据船公司的委托、载货运费清单记载的内容、或者提单副本等资料，船舶代理人应当在载货船舶抵港卸货前联系货物收货人或者提单中的通知人，以书面形式通知到付运费的数额、币种、银行账号及货物的相关情况等内容，并随时关注到付运费是否到付。在确认收妥后，才可办理有关签发提单等放货手续。

4）签发提货单

船舶代理人代办签发提货单是一项非常重要的船舶货运代理业务。提货单是收货人或其代理人据以向现场(码头仓库、船边、堆场或货运站)提取货物的凭证。船舶代理人通常除凭正本提单签发提货单外，还存在凭保函签发提货单和在海运单电放情况下签发提货单的情况。

除非船公司另有明确的书面指示，船舶代理人应凭正本提单签发提货单。船舶代理人必须对正本提单中有关的船名航次、提单号、装货港和卸货港、货名、件数、包装、标志、重量、体积及收货人名称等内容是否正确，与其他货运单证(主要是载货清单)进行核对。除上述内容正确外，提单还必须正确背书和已收妥到付运费，船舶代理人才能签发提货单。

凭保函签发提货单，电放情况下签发提货单时，船舶代理人应得到承运人(委托人)的书面授权。

在使用海运单的情况下，船舶代理人应将货物交付给单证中记载的收货人，即提货单

中记载的收货人应该与海运单中记载的收货人一致。

5）集装箱管理

船舶代理人通过 EDI、传真、电子邮件等从上港代理人处获得进口资料，如进口箱的箱号、尺寸、箱型、空/重状态、船名、航次、装港、进口卸港日期、箱主或营运人、目的地、箱重等。在船舶到港卸船前，代理人应将上述有关资料传给港方。船公司即上港代理人要求进口集装箱还至指定地点的，代理人要做好记录。如果船舶所卸的集装箱与进口资料不符，应联系船公司或上港代理人，确认后通知港方和船公司，并应在集装箱清单或进口舱单上做好更改记录。

在散杂货运输中，收货人取得提货单，办完海关等有关手续，并到仓库堆场、装卸作业区等付清有关费用后，就可提取货物。在集装箱运输中，收货人必须凭办完手续的提货单和提箱申请书，要求船舶代理人发放设备交接单。船舶代理人对提供的资料进行审核，审核无误和提箱人交付用箱押金后，开具设备交接单给提箱人，供其到指定点提箱、返箱和检验交接。提箱人将空箱返还后，船舶代理人再将用箱押金返还给提箱人。

8.4.2 航次租船代理业务

在航次租船舶货运代理业务中，除有关货物运输代理业务外，递接装卸准备就绪通知书和制作装卸时间事实记录是船舶代理业务中最重要的工作。装卸准备就绪通知书的递接是装卸时间开始计算的依据，装卸时间事实记录是计算承租人/卸货物时间的依据，都涉及滞期费/速遣费的计算。

1. 装卸准备就绪通知书

装卸准备就绪通知书是船舶到达租约或买卖合同或协议指定的装/卸港口后，由船长向租船人或发货人或港方或其代理人递交的，说明船舶在各方面具备了装卸条件，可以进行装卸作业的书面通知。

装卸准备就绪通知书须经有关双方，即船方/租方或者船方/港方的递接签认才有效。如果合同中订有滞期/速遣条款，船长代表船方应在适当的时候，以适当的方式向合同中规定的另一方递交装卸准备就绪通知书。实践中，船舶代理人可以代表合同中的另一方办理装卸准备就绪通知书的接受手续。在船舶到港前，船舶代理人必须收到合同另一方的委托，方可办理接受手续。船舶代理人接受装卸准备就绪通知书的情况通常是：①租方委托，代表租船人与船方办理递接手续；②凡与港方签订滞期速遣合同的船舶，代表港方与船方办理递接手续，船舶代理人事先没有接受委托的，不能与船方办理递接手续。

装卸准备就绪通知书应以书面形式递交。近年来，装卸准备就绪通知书常采用电报、电传和传真形式递接。当船舶到达合同中约定的地点，并在装卸的各方面准备就绪时，船长就以电报、电传和传真的形式，向另一方发出装卸准备就绪通知书。

船舶代理人在递接装卸准备就绪通知书时有以下注意事项。

（1）装卸准备就绪通知书的递接与合同相符。当合同中订有滞期/速遣条款时并能明确条款内容时，装卸准备就绪通知书的递接应严格按照合同的规定办理。船舶代理人在代办装卸准备就绪通知书的接受手续前，必须要有有关方的正式委托，并要争取得到合同的文本或其中有关滞期/速遣条款的摘要，了解合同的具体规定。如遇到装

卸准备就绪通知书的递接与合同规定不符的情况，应及时提出，妥善解决，避免日后产生争议。

（2）装卸准备就绪通知书与装卸时间事实记录一致。装卸准备就绪通知书与装卸时间事实记录是两份相辅相成的文件，对滞期/速遣的计算起着重要的作用。因此，既要办好装卸准备通知书的递接手续，又要考虑滞期/速遣计算的方便和结算的顺利。一旦某时接受装卸准备就绪通知书，则在装卸事实记录中不能出现与接受装卸准备就绪通知书相抵触的内容。

（3）卸货通知书和装货通知书分别递接。在同一港口既有卸货又有装货的船舶，甚至在同一泊位进行装卸货，装货通知书也要在卸货完毕、检验合格后才能递接。如果船长同意边卸边装，通知书也要在货物卸完时递接；但对已开始装货的各舱所用时间要如实做好事实记录。

2. 装卸时间事实记录

装卸时间事实记录是计算实际装/卸时间和速遣/滞期时间的重要依据。在船舶进行装卸的过程中，通常由船舶所有人和承租人各自委托的代理人详细地记录，包括实际使用的装卸时间及装卸作业过程、中断时间和原因等。当装卸货物完毕后，船长、承租人或其代理人在相互核对的基础上，签署装卸时间事实记录。

船舶在港作业时间，船舶代理公司的外勤人员每天至少应登轮一次，掌握生产作业进度，并做好记录；在装卸作业现场经常与装卸组长、理货长核对，避免记录差错；经常与船方核对，发现问题及时协商解决，不要拖到开船时才处理而影响开航。

装卸事实记录的记录用词应尽可能精炼、准确。船舶开航前，将缮制好的装卸事实记录交船长审核签字盖章确认，并各执两份。共同签署时，船舶代理人应注明其作为代理人的身份。

装卸时间事实记录应详细记录以下内容。

（1）必须连贯记载时间，中间不能有间断。

（2）船舶检疫后在锚地等泊，如遇下雨、下雪、大雾等不良天气应同时注明“等泊”和“不良天气”。等泊期间的坏天气应参照气象台的天气资料。

（3）装卸开始前及装卸过程中发生等泊、等工人、等货物的情况，应根据实际情况记录。

（4）船舶在港作业过程中出现坏天气的时间，如大浪、雨天、雪天及雪后清扫积水和积雪的时间必须做好记录。

（5）必须在记录中注明属船方和港方原因造成的装卸停工时间，如注明“由于船方××原因造成停工”。

（6）移泊时间的记录。从停止装卸至等候移泊所占用的时间，可记录为移泊时间，记录为移泊或准备移泊。如因港方原因造成等候移泊时间，应记录为“等候移泊”；如因船方原因造成等候移泊时间，应记录为“船舶准备移泊”；如因潮水原因，应记录为“候潮移泊”。船舶移泊后开始恢复装卸的时间，应记录为“准备开始装卸”或“准备恢复装卸”。如果因受潮水的影响，船舶从泊位移开然后移回，应记录为“因潮水影响，作业中断”，或记录为“因低潮船舶脱离码头”和“船舶回靠码头”。

（7）根据船方申请进行的困难作业及特殊平舱的时间应记录清楚。

(8) 因船舶设备问题造成工人伤亡或船舶发生碰撞等原因造成作业中断，应记录为“发生××事故，作业中断”。

(9) 应根据装卸货物受风力影响的情况，如实记录。例如，卸磷灰土、铝粉、散装硫磺等货物时，风力四五级影响了作业应如实记录；又如，发布台风警报后船舶停止作业，即使台风降临前天气良好，应记录为“台风影响，作业中断”。

缮制装卸时间事实记录应注意实事求是和正确对待船方所批注的问题。装卸时间事实记录的真实性关系到滞期/速遣费计算的准确性，也就是关系到当事人的利益。在对待船方批注的处理上，应区别批注的性质，采取不同的处理方法，在船长要加批注的情况下，必须要与船长核对事实，如不能解决，必须迅速向委托方请示，取得委托方书面确认。

本章小结

本章从国际船舶代理人的角度出发，介绍国际船舶代理业务，包括国际船舶代理的基础知识，船舶进出港口代理、船舶货运代理、船舶交接代理等知识，使学生基本了解国际船舶代理行业，掌握从事国际船舶代理活动所需的基本知识，能够结合实际从事国际船舶代理业务活动，解决国际船舶代理的实际问题。



思考题

1. 船舶代理人的种类主要有哪些？
2. 试述备用金的索汇步骤和项目有哪些？
3. 国际航行船舶进出我国港口时需要办理哪些手续？船舶代理人在办理船舶进出口手续时应注意哪些事项？
4. 简述船舶代理驻船业务员的工作主要有哪些？
5. 船舶代理人如何办理装卸准备就绪通知书的递接工作？
6. 船舶代理人如何办理定期租船停/复租代理工作？



案例分析

未按规定办理出港签证手续

2007年2月11日，鳌江海事处执法人员在执法检查中发现，某公司所属“A”轮于2007年2月8日21时从广州小榄装运碎布开航，13时到达龙岗，存在以下违法事实：①该轮该航次缺少兼职GMDSS(global maritime distress and safety system，全球海上遇险与安全系统)通用操作员一名，且所配船员数量低于船舶最低安全配员证书的额定要求；②该轮在广州小榄未办理船舶进出港签证手续便擅自于2007年2月8日21时开往鳌江。经调查，认为上述行为违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第6条、第12条和《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》第7条及《中华人民共和国船舶签证管理规则》第5条的规定。

依据《中华人民共和国海上海事行政处罚规定》第34条第1款第(3)项，第2款第(1)项和第43条第1款第(3)项的规定，对船长违法事实1罚款人民币300元整，违法事实2罚款人民币100元整；对公司违法事实1罚款人民币1 500元整，违法事实2罚款人民币1 500元整，合并执行罚款人民币3 000元整。

问题：你对船长没有按规定配备船员并且不按规定办理船员出入港口的手续，作何评价？

第 9 章　无船承运人业务

【本章要点】

本章主要介绍无船承运人的定义、类型，无船承运人的识别方法、无船承运人的法律地位与法律义务，无船承运人的常规业务与拓展业务。

引例

原告：罗定市某纺织有限公司；被告：宁波市某船务有限公司。2006年6月30日，原告与案外人中国石化上海石油化工股份有限公司（以下简称上海石化）签订了一份半年度的大购销合同，约定每月供应货物（晴纶膨体毛条3.33dtex半消光）约50吨。同年9月，原告向上海石化共购买104件，重量共计46.351吨，总计价值人民币951 307.92元。货物被装入编号为UESU5024235、UESU5024220的两个集装箱内。原告通过其代理人杨某委托被告将该货物由上海港运至广州黄埔港，相应的托运委托书记载托运人为杨某，收货人为原告，并约定运费共计人民币14 400元。被告又委托上海新鸥海运有限公司（以下简称新鸥海运）运输，相应的托运委托书记载托运人、收货人均为被告。新鸥海运再委托中谷新良海运有限公司（以下简称中谷新良）运输，相应的托运委托书记载托运人为新鸥海运、收货人为被告；中谷新良签发了编号为ZS0609SSHHP039的运单，记载托运人为新鸥海运、收货人为被告。同年9月24日，货物在运输途中落海全损。涉案货物的运费，原告未向被告支付。

原告认为，被告作为涉案货物的承运人，应对落海货物的损失负责，为此，请求判令被告赔偿原告货物损失共计人民币951 307.92元及其利息损失。被告辩称，其并非涉案货物的承运人，仅仅是原告的货运代理人，不应当承担承运人的赔偿责任，请求驳回原告的诉讼请求。

试问：上海高院判决被告为承运人而不是货运代理人，应负全额赔偿责任。是否合理，为什么？

9.1 无船承运人概述

9.1.1 无船承运人

1. 无船承运人的定义

无船承运人这个概念最早出现在美国。无船承运人有狭义与广义之分。狭义的无船承运人指的是自己没有运输船舶，却以承运人的身份从事海上货物运输的人。广义的无船承运人则是指自己没有运输工具，却以承运人的身份从事任何方式的货物运输的人。

无船承运人的概念最早为美国所提出并通过立法确认，是在世界范围内被广泛采用的一种运输服务和货运代理经营方式。对无船承运人的规范最终被上升到法律层面是在美国的1984年《航运法》中，第3条第17款规定：无船公共承运人，是指不经营用以提供远洋运输服务的船舶的公共承运人，其与远洋公共承运人之间的关系属于托运人。美国1998年《远洋航运改革法》在第三节中运用了远洋运输中介人的概念，它严格区分了远洋货运代理人和无船承运人这两个概念，并且将无船公共承运人更名为无船承运人。依据该法的规定，远洋运输中介人包括远洋货运代理人和无船承运人，前者是指通过公共承运人发送货物，代表托运人订舱或以其他方式安排所需舱位，以及制作单证或处理与该货物运输有关事宜的人。而后者则是不经营远洋运输业务却提供海上运输服务的公共承运人，与远洋公共承运人的关系为托运人，与货物托运人的关系则是承运人。

对于无船承运人的概念及实际运用，国际上虽然已普遍接受，但许多国家在法律上还并未形成自己的法律体系。我国在无船承运人业务上是发展比较快的国家之一，但其在法律上的建设还有待实践和时日。

目前，我国在法律上并未对无船承运人这个概念做出明确的界定，还只是从行政法规上对无船承运业务进行了描述。在2002年1月1日正式颁布实施的《国际海运条例》出台前，我国通常将除船公司之外的所有的海上货物运输业务统称为货运代理业务，但货运代理人事实上承担了无船承运人的权利及义务。从这个角度来看，无船承运人业务其实是从事国际货运代理的独立经营人业务，是从国际货运代理的双重身份中独立出来的国际海运经营人。《国际海运条例》出台之后，也只是对无船承运人的业务范围作了规定："无船承运人是指无船舶承运业务的经营者，以承运人的身份接受托运人的货载，签发自己的提单或其他运输单证，向托运人收取运费，通过国际船舶运输经营者完成国际海上货物运输，承担承运人责任的海上运输经营活动。"该条例的这一规定，基本上也对无船承运人进行了定义。

2. 无船承运人的类型

根据无船承运人经营业务范围与性质的不同，可以分成以下三种类型。

1）承运人型

承运人型无船承运人在自己确定的运输路线上开展运输活动，接受托运人的货物并签发提单，对货物运输过程中的灭失、损害承担责任。在实际业务中，并非由自己完成运输，而是将货物交给实际承运人运输，并在目的港接受货物后，向收货人交付货物。因此，他是契约承运人。

2）转运人型

转运人型无船承运人专门从事转运业务，他们在世界主要的货物中转地和目的地，设有自己的分支机构(办事处)或代理机构，从托运人或陆上运输承运人手中接受货物，并签发提单，然后办理接续运输、中转、发货，将货物交给海上承运人，由海上实际承运人完成运输，在目的港接受货物后，向收货人交付。转运人型无船承运人与承运人型无船承运人的主要区别是它并不限定运输路线，即可选择最适合的承运人，也可选择最适合的运输路线。

目前，许多船公司在揽货方面，较为依赖转运人型无船承运人。因此，转运人在为自己揽货，经营转运业务的同时，也同时积极地作为承运人的代理人，代表承运人办理接受、交付货物，装、拆箱，托办、代收运费等业务，并从中获得收益及运费差额。

3）经纪人型

经纪人型无船承运人在接受不同货主的货物后，原则上不直接对货主提供运输服务，而是采用"批发"的方法，按运输方式和流向的不同，成批地交给转运人型或承运人型无船承运人，并由他们签发提单。由于这种做法具有明显的经纪人特点，所以称为经纪人型。

经纪人型无船承运人是近些年来出现的一种运输服务形式，这种类型的无船承运人一般不从事具体的经营活动及实际服务业务，只从事运输的组织、货物的分拨、运输方式和运输路线的选择及服务的改善相关业务，其收入来源主要是中介费和由"批发"而产生的运费差价。

3. 无船承运人的特点

（1）无船承运人自己不实际经营船舶。

（2）无船承运人是公共承运人，提供的是运输服务。

（3）无船承运人对货主来说是承运人。

（4）无船承运人对实际承运人来说则是托运人。

（5）无船承运人可以与班轮公司订立协议运价，国外称为服务合同（service contract，S. C.）以从中获得利益，但是承运人不能从班轮公司那里获得佣金。

（6）无船承运人是独立的货运代理人，与实际承运人承担连带责任。

（7）无船承运人的责任保障是以其保证金制度和投保责任保险为基础。

9.1.2 无船承运人的识别

无船承运人不拥有船舶，也不经营船舶。这是无船承运人的主要特征。它是借助国际船舶运输经营者来完成其业务的。但是由于无船承运人与货运代理人在主体及业务操作流程上存在相似性，加上有些货运代理公司为了规避大于代理人责任的承运人责任，常在操作中故意混淆这两种业务，导致一旦产生纠纷，法院因在识别其法律身份时存在相当大的困难，使其从中逃脱责任。另外，由于司法上对于这个概念界定的不确定性，反过来又使得从业者认识上更加混乱。因此，在实际操作中，要正确识别无船承运人。

（1）无船承运人或货运代理人与托运人之间订立的合同。

如果双方签订的是货物运输合同，并且合同中所使用的术语是“承运”，则其身份应是无船承运人，他与托运人之间的关系是契约承运人与托运人；如果签订的是委托合同，并且合同中明确规定以代理人的身份行为，使用的术语是“安排运输”，则其身份应是货运代理人，与托运人之间的关系是委托方与被委托方。

（2）无船承运人或货运代理人与实际承运人签订的合同。

无船承运人作为货物运输合同的当事人，以自己的名义行为，与实际承运人间的关系是托运人与承运人，这样就使得真正的货物托运人与实际承运人之间无直接法律关系；而货运代理人只能以托运人的名义行为，他与实际承运人之间的关系是托运人代理人与承运人，此时托运人才是货物运输合同的当事人。

（3）是否有权签发提单或其他类似运输单证。

无船承运人接受托运人的货物后，以承运人身份向托运人签发自己的提单或其他类似运输单证，并对货物的全程运输承担责任。由于其有权签发提单，他与收货人之间的关系是承运人与持有人；而货运代理人向托运人收取货物后，签发给托运人的是收货凭证，他无权签发提单或其他类似运输单证。他是托运人的代理人，以托运人代理人的身份行事，他与收货人之间不存在任何关系。

（4）无船承运人和货运代理人所收取的报酬。

无船承运人以自己名义行为，以承运人身份向托运人收取总包干运费，然后以托运人身份与实际承运人签订货物运输合同，并向实际承运人支付运费，获得合理的运费差额。他不能向承运人收取佣金，但可以向货运代理人支付佣金；货运代理人若按照总运费的一定比例向承运人收取佣金，被认为是以委托人的代理人的身份行为，但如果向委托人收取总包干运费，则被认为是以自己的名义行为。在美国，货运代理人只能向承运人或无船承运人收取佣金，并向发货人收取少量服务报酬。

(5) 是否能够经营外国公司在中国境内的无船承运业务。

无船承运人能够接受外国公司或者无船承运人的委托，经营外国公司在中国境内的无船承运业务，并代签提单，向船公司订舱和签订运价协议，收取代理费。根据关于实施《中华人民共和国国际海运条例》的公告(交通部公告 2002 年第 5 号)第 3 条规定："在中国境内没有经营性分支机构的境外无船承运业务经营者，应当委托在当地具有无船承运业务经营资格的经营者代理签发提单业务。中国无船承运业务经营者在没有设立分支机构的地区从事无船承运业务。需要委托代理签发提单的，该代理也应当具有无船承运资格。没有取得无船承运业务经营资格者，不得接受其他无船承运业务经营者的委托，为其代理签发提单。"货运代理人与无船承运人各项业务对照见表 9-1。

表 9-1 货运代理人与无船承运人各项业务对照

内　容	货运代理人	无船承运人	内　容	货运代理人	无船承运人
签订运输合同	不可以	可以	签发提单	不可以	可以
收取全程运费	不可以	可以	对委托人的身份	代理人	承运人
收取佣金	可以	不可以	对实际承运人的身份	委托人	代理人
收取运费差价	不可以	可以	法律地位	单一法律地位	双重法律地位
承担全程运输责任	不承担	承担			

9.2 无船承运人制度规范

9.2.1 无船承运人作为契约承运人的法律地位

根据 1924 年《海牙规则》的第 1 条规定："'承运人'包括与托运人订运输合同的船舶所有人或承租人。"此时，无船承运人没有包含在承运人的定义之中，因为当时货运代理人并没有作为独立的经营人发展起来。1978 年《汉堡规则》第 1 条规定："'承运人'，是指由其本人或以其名义与托运人订立海上货物运输合同的任何人。'实际承运人'，是指受承运人委托从事货物运输或部分货物运输的任何人，包括受托从事此项工作的任何其他人。"这是第一次将承运人和实际承运人分开，并且将承运人的定义由船舶经营人或承租人拓展为签订运输合同的任何人。按照这个定义，无船承运人享受承运人的资格，因为提单是海上运输合同的证明，无船承运人虽然不经营船舶，但其与托运人以签订契约的方式明确了合同项下的义务，基于合同而承担责任。它与实际承运人相对，理论上将其归属于"契约承运人"的范畴。

我国《海商法》第 42 条规定 ："承运人，是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立海上运输合同的人；实际承运人，是指接受承运人委托，从事货物运输或者部分运输的人，包括接受转委托从事此项运输的其他人。"我国对于承运人的定义与《汉堡规则》如出一辙，虽然没有关于无船承运人的规定，但从无船承运人的法律关系中仍能肯定其作为契约承运人的地位。并且，如果此类无船承运人从事了多式联运的业务，其身份就是《海商法》第四章第八节中所规定的多式联运经营人。

1. 无船承运人作为限制承运人的法律地位

鉴于无船承运人不经营远洋运输船舶，因此，它在某些方面的行为能力和权利也受到相应的限制。主要有以下几种情况。

1）无船承运人行为能力有限

无船承运人经营的业务范围应限于公共运输领域。无船承运人制度只适用于公共运输领域而不适用于私人运输。

（1）当无船承运人依靠实际承运人履行运输职责时，对实际海上运输过程控制的能力差，只能提供一种较单一的、无差异的服务，也就是公共运输服务。

（2）无船承运人拥有的固有资产一般相对较少，赔偿能力较差，在发生运输责任事故后往往不能给予损失方足够的赔偿，而公共运输对托运人的风险较小。

（3）无船承运人实际履行运输合同的能力是有限的。无船承运人在运输期间对信息的掌握和对运输全过程的控制等方面，处于弱势地位。虽然根据无船承运人与托运人之间的运输合同，无船承运人没有履行义务或履行不当，应承担责任，但是，我们可以看到无船承运人的履行能力与远洋公共承运人相比，处于弱势地位。

2）无船承运人的部分权利受到限制

（1）无船承运人不享受远洋公共承运人反垄断豁免权。一般认为，远洋运输行业中存在持续而有效的自由竞争，一定的垄断反而会优化资源配置，降低成本，提高服务水平和质量。为了推动和鼓励远洋运输业的发展，维持对远洋航运业一定规模的投资，远洋公共承运人或班轮公会的行为可以享受反垄断法的豁免。但是，这种反垄断的特权仅仅适用于远洋公共承运人，而不适用于无船承运人。

（2）无船承运人不享受与真正托运人签订服务合同的权利。远洋公共承运人可以依据货主实际情况使用的运价有两种，一种是运价本运价，另一种即所谓的服务合同运价。无船承运人作为承运人时并没有签订服务合同的资格，自然也就无法使用服务合同的运价，而只能采用相对呆板的运价本运价。

2. 无船承运人作为托运人的法律地位

1）无船承运人是契约托运人

在海运提单中，无船承运人被记载为托运人，它与远洋公共运输承运人之间不是委托关系，也不是雇佣关系，而是一个新的海上运输合同当事人双方之间的托运人与承运人关系。无船承运人与远洋公共承运人通过签订的海上货物运输合同确定双方的权利和义务，根据我国《海商法》第42条规定，托运人包括两种含义："1. 本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人与承运人订立海上货物运输合同的人；2. 本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人将货物交给与海上货物运输合同有关的承运人的人"。

按照这一定义，对托运人也进行了契约托运人与实际托运人（发货人）的划分。由于无船承运人是通过海运提单与海上货物运输承运人建立关系的，所以符合《海商法》规定的托运人的第一种含义，是契约托运人。

2）无船承运人是限制性托运人

虽然无船承运人对远洋运输承运人而言是托运人，但在实际远洋货物运输过程中，无船承运人对货物的实际控制能力是非常有限的，甚至对货物完全不能实际控制。由于缺乏对货物的实际控制，无船承运人在货物的品名、数量、包装、性质等方面对承运人的义务

也完全取决于实际托运人/发货人的行为。因此，即使无船承运人没有过错或已经尽了勤勉之责，但由于实际托运人/发货人的疏忽或过错造成远洋公共承运人损失的，无船承运人也必须首先向远洋公共承运人承担责任。

9.2.2 无船承运人的责任

无船承运人在整个国际货物运输中，既是承运人又是托运人，但这双重身份并不是平等的，即无船承运人是形式上的托运人、本质上的承运人。形式上的托运人使得船东的揽货承运便利的要求得到了满足，而本质上的承运人则使得货主的运输风险承担变得清晰可靠。由于无船承运人身兼两职，因此其所承担的责任随身份的不同而有所不同。

1. 无船承运人作为承运人的法律责任

无船承运人作为承运人，其所承担的责任一般参照我国《海商法》第四章第二节的规定，即承运人的责任制采用不完全过失责任制。如此一来，海上公共承运人享受的不完全责任制及一些免责条款，无船承运人也能享受。除此之外，无船承运人还享有承运人的收取运费留置货物等权利。但是承运人的法律义务，如合理速遣、谨慎处理使船舶适航、妥善地管理货物、不进行不合理的绕行等义务；免责条款，如航行过失、船舶管理过失、船上火灾等条款，由于无船承运人不实际拥有船舶或者经营船舶，因此上述义务与条款和无船承运人无关。实际上，无船承运人在国际货物运输中，扮演的是一个中间商的角色。无船承运人的责任以海上公共承运人的行为为基础，即海上公共承运人的行为是否承担责任或免责，决定了无船承运人是否应当承担运输责任或免责。因此，综上所述，无船承运人充当承运人时所承担的不完全过失责任，是以实际承运人的行为为基础的。

2. 无船承运人作为托运人的法律责任

无船承运人作为托运人，参照我国《海商法》第四章第三节的规定，承担严格责任，即对于海上公共承运人，无船承运人在托运货物时，应当妥善包装、正确申报，向承运人保证货物的品名、标志、包装(件数)、重量(体积)的正确性，支付运费。此外，我国《海商法》第 68 条还规定，托运危险货物时，托运人应当按照有关海上危险货物运输的规定，妥善包装货物，做出危险品的标志和标签，并将正确的货品名称、性质及应当采取的预防危害措施告知承运人。根据此项条款，无论货物的实际所有人是否将此危险品的性质及预防措施告知无船承运人，或无船承运人实际知道与否，作为提单上注明的托运人，无船承运人都负有此项义务。

9.2.3 无船承运人的资质申请

无船承运人经营新兴业务，承担较特殊的法律责任。因此，根据中国《海商法》和《国际海运条例》规定，无船承运业务经营者需要到商务部和交通运输部进行严格审批。无船承运业务经营资格申请人可以通过无船承运业务保证金和无船承运人保险两种方式获得无船承运人资质。这两种方式均为无船承运业务经营资格申请人可采纳的财务责任证明形式，两者并行存在，申请人可根据自身情况自行选择。

1. 无船承运人资质申请所需材料

1）保证金形式——境内公司

（1）营业执照正、副本复印件。

（2）法人代表、投资方、两名海运负责人的简历。

（3）提单原版格式样本。

（4）组织机构代码证复印件。

（5）无船承运业务保证金(80 万元)已交存的银行凭证复印件。

（6）若是外资企业，还需提供外商投资批准证书正、副本复印件。

2）保证金形式——境内分支机构

（1）营业执照正、副本复印件。

（2）母公司的营业执照正、副本复印件。

（3）母公司的无船承运业务经营资格登记证正、副本复印件。

（4）母公司确定该分支机构经营范围确认文件。

（5）证明母公司与子公司关系的证明档(境外公司材料需要公证)。

（6）负责人、投资人、两名海运部负责人的简历。

（7）母公司的提单样本。

（8）无船承运业务保证金(20 万元)已交存的银行凭证复印件。

3）保证金形式——境外公司

（1）企业商业登记文件，须由企业登记机关确认或证明该复印件与原件一致的公证文书原件，需大使馆认证并提供翻译文件。

（2）提单原格式样本(背面条款要清楚，要使用 carrier，不能用 freight forwarder)。

（3）联络机构说明书，载明联络机构名称、住所、联系方式及联系人、简介(中国签章)。

（4）委托书。

（5）委托人与国内联络机构的协议书。

（6）国内联络机构工商登记档复印件(中国签章)。

（7）境外公司法人代表、投资方、两名海运部负责人的简历。

（8）无船承运业务保证金已交存的银行凭证复印件。

4）保险形式

（1）企业商业登记文件。

（2）提单格式样本。

（3）投保单原件(加盖投保人企业公章)。

（4）企业营业执照复印件或商业登记文件复印件。

（5）企业组织机构代码证复印件。

（6）企业上年度营业收入文件(年度或 12 月的财务报表、损益表、利润表复印件盖公章)。

（7）企业近三年平均营业收入(报表、损益表、利润表)。

（8）报送国务院交通运输部审批的办理无船承运业务经营资格登记通知书复印件。

（9）保险机构签发的保险单及保险费缴费发票。

(10) 若是外资企业，还需提供外商投资批准证书正、副本复印件。

2. 无船承运人资质申请流程

无船承运人资质申请流程如图 9.1 所示。

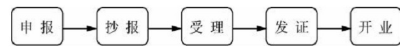


图 9.1 无船承运人资格申请流程

(1) 申报。申请人向交通运输部提出申请，并报送相关材料。

(2) 抄报。申请人在向交通运输部提出申请并报送相关材料后，应同时将申请材料抄报给申请人所在地的港口管理局。

(3) 受理。申请人所在地港口管理局在收到申请人的申报材料后，进行审核，并将有关意见报送交通运输部。

(4) 发证。交通运输部收到申请完整齐备的申请材料，以及申请人所在地港口管理局的相关意见后，再次进行审核，审核合格的，予以登记，向申请人发放无船承运业务经营资格登记证；不合格的，书面通知申请人并告知理由。

9.2.4 无船承运人的责任保障

无船承运人的责任保障机制由无船承运人的保证金制度和责任保险共同构成。

1. 保证金制度

《中华人民共和国国际海运条例》明确规定了内、外资投资经营无船承运业的准入政策，特别是保证金制度。其中第 7 条规定："经营无船承运业务，应当向国务院交通主管部门办理提单登记，并交纳保证金。"这一规定建立了损害赔偿救济机制，对于防范和减少海事欺诈，保护当事人的利益，对于规范海运市场秩序，促进公平竞争都具有积极的意义。除了第 7 条的规定外，第 8 条第 3 款还规定："保证金用于无船承运业务经营者清偿因其不履行承运人义务或者履行义务不当所产生的债务以及支付罚款"。第 26 条规定："未依照本条例的规定办理提单登记并交纳保证金的，不得经营无船承运业务。"

保证金的用途有两点：一是用于无船承运人清偿因其不履行承运人义务或者履行义务不当所产生的义务；二是用于支付行政罚款。综合第 7 条和第 26 条的规定，无船承运人交纳的保证金，既是市场准入的条件，同时也建立起损害赔偿救济制度和承担行政责任制度。

2. 责任保险

尽管保证金制度的实行，可以从某种程度上缓解托运人的后顾之忧，但是保证金制度的作用毕竟有限，80 万元的金额往往很难达到防范化解责任风险、补偿和救济有关当事方利益的初衷。随着无船承运人责任险的条款、费率、理赔等一系列技术性问题的解决，责任保险制度比保证金制度往往更为有效，更易于被企业所接受。

1) 概念

所谓责任保险，也称第三者责任保险，是指一旦投保人因为责任事故或其他因素须对其索赔者(第三人)负赔偿责任时，由保险人负责赔偿的一种保险制度。换句话说就是，投

保人为避免其一旦因为责任事故发生而造成的任何风险而必须赔偿时，而与保险公司订立保险合同，称为责任保险。责任保险属于一种商业性保险。

2）责任的来源

无船承运人投保责任险的来源可分为以下三种。

（1）基于当事人所产生的责任。在海运提单(实际承运人签发的提单)中，无船承运人往往作为货物的托运人出现。此时，它将作为当事人而对实际承运人承担首要责任，即负责向实际承运人支付运费、安全返回集装箱，以及赔偿因误报装船货物的性质和数量而引起的损失等。此外，无船承运人所面临的其他风险还包括无单放货、迟延交付货物、错误交付货物、造成第三人财产灭失或损害、造成第三人死亡或重伤、检疫和防疫费用、移货费用等诸如此类的风险。

（2）基于合同所产生的责任。随着全程提单的出现，作为多式联运经营人的无船承运人可能要对整个运输合同负责。无船承运人作为当事人，其应对货物运输承担责任，即从收到货物时起至货物交付时止。其应对货物的灭失或损害负责。

当然，作为非多式联运经营人的无船承运人根据中国《海商法》第 60 条的规定，可以在合同中另行约定，货物在指定的实际承运人掌管期间发生的灭失、损害或者迟延交付，无船承运人不负赔偿责任，从而使其责任形式发生变化。

此外，中国《海商法》第 104 条还类似地规定了：多式联运经营人与参加多式联运的各区段承运人，就多式联运合同的各区段运输另以合同约定相互之间的责任。

（3）基于共同海损的分摊而产生的责任。实践中，作为合同一方的无船承运人还常常面临装船的集装箱及其货物需要进行共同海损分摊的情形。作为实际承运人的托运人，无船承运人可能会在实际承运人声明共同海损之后被要求提供共同海损的协议书外。如果无船承运人负责装箱，却未对货物投保包括共同海损的险别，那么除非无船承运人提供共同海损协议书外，否则被留置的集装箱不可能得以释放。这样，仓储费和租赁费将在共同海损理算期间和等待货主提供共同海损协议书的时间中不断增加。因此，在这样的情况下，无船承运人将陷入不得不参与共损分摊，否则可能陷入被其客户诉之于法院的困境之中。

9.3　无船承运人业务范围

无船承运人作为远洋货物运输公共承运人，在国际航运界扮演了重要角色，发挥着重要的作用。按照国际航运惯例的规定，无船承运人的业务范围是相当广泛的。按《中华人民共和国国际海运条例实施细则》第 7 条第 2 款规定，无船承运人业务应包括为完成该项业务，围绕其所承运的货物开展以下活动。

（1）以承运人身份或以本人名义与托运人签订国际货物运输合同或国际多式联运合同，全程负责海上货物运输相关事宜的安排，承担运输合同约定的运输责任。

（2）以承运人身份接受货主的委托，在指定的时间和地点接收或交付货物。

（3）签发提单或其他运输单证。

（4）无船承运人可以与海上或陆上承运人签订运价协议或商定运价，制作并发布自己的运价本，向货主收取运费及其他服务报酬。

（5）向国际船舶运输经营者或其他运输方式经营者为所承运的货物订舱和办理委托手续。

（6）支付到港运费或其他运输费用。

（7）从事集装箱的租赁和集装箱的拆箱、拼箱业务。

（8）其他相关业务。

实际上，无船承运人与国际货物代理人的业务范围有所交叉。这是由无船承运人源自货运代理人这个客观事实所决定的。但无船承运始终与货运代理人是有区别的，它在本质上是承运人。但是当国际货运代理人将其业务范围扩展，不仅限于原来的托运人的业务范围时，此时的国际货运代理人在事实上变成了无船承运人。此外，当国际货运代理人作为多式联运经营人时，其性质是承运人，这与无船承运人充当多式联运经营人时的业务范围是一样的，因此可以认为此时的国际货运代理人就是无船承运人。

无船承运人有其自身的业务流程。出口方的无船承运人向货主签发的是 H. B/L(即 House Bill of Lading)，而不是 O. B/L(Ocean Bill of Lading)；无船承运人以托运人身份向海运承运人托运货物时，海运承运人向他签发的才是 O. B/L(Ocean Bill of Lading)。无船承运人在进口方所在地必须具有自己的海运代理人或经纪人或代理机构，他们从而能够接受无船承运转交的 O. B/L(Ocean Bill of Lading)，并代表无船承运人在目的港向海运承运人受领货物，然后再将货物以承运人的身份向持有 H. B/L(即 House Bill of Lading)的实际收货人交付货物或以单放货。

本章小结

本章介绍了美国和中国的无船承运人制度，以及他们各自的特征和区别。美国的无船承运制度具有法律的制度规范，而中国的无船承运人制度还只有行政法规的制度规范，这是他们的基本制度差异。他们有各自的保障机制或者保证金制度和提单制度规范。本章内容的学习，要特别注意区分无船承运人具有的承运人和托运人的双重身份，以及他们分别扮演双重身份角色时各自承担的责任界限和制度约束。

无船承运人有其自身的业务和流程。无船承运人的业务范围及其主要活动是了解和掌握无船承运人实际运作和业务流程的基本要义。



思考题

1. 什么是无船承运人？它与国际货运代理有什么区别？
2. 中国的无船承运人制度是怎么产生的？它有什么特点？
3. 中国的无船承运人制度与美国的无船承运人制度有什么不同？
4. 无船承运人与国际多式联运经营人有什么异同？
5. 无船承运人与第三方物流经营人有什么区别？



案例分析

A 化学公司与美国 C 公司签订了一份出口协议，贸易方式为 FOB，结汇方式为 t/t，并委托 B 货运公司办理涉案货物的商检、运输等事宜。B 货运公司代理契约承运人美国 D 公司签发了无船承运人提单。提单载明：托运人为 A 化学公司，收货人和通知方为美国 C 公司。涉案货物抵达目的港后被他人未凭正本提单提取，A 化学公司未收到应收货款，即将 B 货运公司诉至法院，称 B 货运公司代理签发的 D

公司的提单并未在中国交通部登记备案，运输合同是无效的，B货运公司代理签订了无效的运输合同，剥夺了其对货物的控制权，造成了货物损失，应承担提单侵权损害赔偿责任，请求判令B货运公司立即退还提单项下的货物或赔偿相应的货款损失。B货运公司辩称其是代理签单，并提供了C公司在美国合法注册的无船承运人身份证明，以及与B货运公司之间的代理签单协议。

法院经审理认为，涉案货物承运人为美国D公司。《国际海运条例》虽然规定经营无船承运业务应当办理提单登记，但并未将登记作为合同生效的要件，故B货运公司签发未经登记的境外无船承运人提单，不应影响A化学公司与D公司之间运输合同的成立和效力。B货运公司作为签单代理人不应承担运输合同项下的货损赔偿责任。依上述法律依据，法院判决对A化学公司的诉讼请求不予支持。该案件是非常典型的关于无船承运人法律资格及所签署合同是否有效的典型案例。

在司法实践中，关于签发未登记的境外无船承运人提单，所签订的海上货物运输合同是否有效的问题，一直存有两种相反意见和争论。一种意见认为，该类运输合同应该认定为无效。理由是：《中华人民共和国合同法》（下称《合同法》）第五十二条明确规定“违反法律、行政法规的强制性规定的合同无效”，因此，违反《国际海运条例》第二十六条，签发未登记的境外无船承运人提单所签订的运输合同应属无效合同。但是，另一种意见却认为，《国际海运条例》虽然规定经营无船承运业务应当办理提单登记，但并未将登记作为合同生效的要件，故签发未登记的境外无船承运人提单，不应影响运输合同的成立和效力。

问题：试述你的观点，为什么？

第 10 章　国际海运价格

【本章要点】

本章主要介绍国际海运方面的相关知识，主要涉及运价理论中的基本概念，如运价、运费、运价本、运价指数等，同时将着重讨论班轮运价及集装箱运价的特点、构成、种类、计收标准等。本章最后还将简单介绍杂货航次租船费率估算和油船运价的相关知识。



我某外贸公司以CIF卡拉齐出口货号为D420的商品500公吨，纸箱装，每箱重25公斤，毛重28公斤，体积0.03立方米，装中远公司班轮出运，查中远运价表知：该商品为W/M 8级，由黄埔到卡拉齐每吨运费210美元，港口附加费20%，直航附加费10%，燃油附加费每吨运费65美元。

试问：运费总额是多少？

运费的计算与贸易商有十分重要的关系，例如，一笔交易按照CIF或CFR价格成交，究竟运费是多少，在价格构成中占多大比重，对于出口方的成本核算关系重大。即使采用FOB价格成交时，掌握海洋运费的资料，对于计算各种价格条款之间的差额，做好比价工作也是十分重要的。

10.1 运价概述

航运价格是调节航运中各方利益的决定性因素，我国交通运输部于2009年6月9日发布《关于国际集装箱班轮运价备案实施办法的公告》，自6月15日起实施国际集装箱班轮运价备案制度，过渡期45天。有关规定旨在确保班轮公司根据运输经营成本和市场供求状况，以合理运费提供服务，禁止以“零运费”与“负运费”方式承揽货物。班轮公司须将公布运费和协议运费备案，并按照上海航运交易所经交通运输部备案同意的格式报备。美国运输业联盟(Nation Industrial Transportation League，NITL)属美国主要的付货人组织，其总干事加蒂认为，有关规定要求承运人在上海航运交易所报备公布运费和协议运费，增加运费协议透明度，可能有违市场自由运作原则。他针对有关公告中有关“维护中国国际集装箱班轮运输市场秩序，保护公平竞争，保障运输各方当事人的合法权益”等措辞，声称集箱船运费应由市场决定，而非以政府角度出发的“公平”和“合理”考虑。

10.1.1 运价和运费及运价的指数

运价(freight rate)是调节航运市场状态的关键因素，是平衡运力与运输需求关系的杠杆。市场经济中，航运资源的分配、调整、发展完全决定于航运市场和运价机制的作用，价值规律发挥着调节供求关系、资源分配的导向作用。运价不仅是航运企业而且也是货主企业最为关心的问题。不仅如此，货主企业的代表，如美国运输业联盟有时甚至还会代表他们货主的利益对他国的航运价格政策进行评估和表达意见。但是，运价的市场平均水平不是取决于某一个企业的愿望，而主要看市场当时的供求关系。

1. 运价与运费的概念

运价是承运单位货物而付出的运输劳动的价格，表现为运输单位产品的价格。海上运输价格简称为海运运价。

运费(freight)是承运人根据运输合同完成货物运输后从托运人处收取的报酬。

运费与运价的关系是运费等于运价与运量之积。即

$$F = R \times Q \quad (10\text{-}1)$$

式中，F为运费；R为运价；Q为运量。

运输距离的长短决定着运价的变化率，单位距离的运价率(如吨海里运价率)一般随距离增加而递减，而且，近距离降得快，远距离降得慢，超过一定距离不再降低。这是由于单位距离运输成本随着运距的延长而逐渐降低，即由运输成本递远递减的规律决定的。

2. 运价指数

海运运价指数是其自身在某个时间点(也称报告期)的数值与基准统计时间点的数值的比值。运价指数是反映运价水平变动趋势的相对数量指标。海运运价指数通常根据不同的货物种类编制，如干散货运价指数、油轮运价指数、集装箱运价指数等。

中国出口集装箱运价指数(china container freight index，CCFI)是由交通运输部动议和组织，上海航运交易所主持编制的。于1998年4月13日首次发布。该指数选取我国港口的11条样本航线，以运价、运费和运量为基本权重，反映了我国港口出口集装箱及11条主要航线出口集装箱运输的价格走势和变动趋势，成为我国集装箱运输市场供求关系的“晴雨表”。该指数的编制和发布，还填补了国际海运集装箱运价指数的空白。该指数自正式对外发布以来，已引起了海内外的广泛关注，以其科学性、权威性而成为继波罗的海干散货运价指数及巴尔的摩油轮运价指数之后的世界第三大运价指数，并已经成为航运界观测市场走势和企业经营决策的重要参数和市场信号。

10.1.2 运价的制定

运价水平的变动受许多因素影响，这些因素主要包括运输成本、航运市场的结构与竞争、货物、航线及港口条件、运输合同条款。在制定运价时，这些影响因素都应充分地加以考虑。

1. 运输成本

运输作为一种劳动服务，在完成运输生产过程中，所发生的生产耗费总和称为运输成本。按价值与价格的关系，运输成本是影响运价的主要因素。

影响海上运输成本的因素较多，结构复杂。一般认为航次成本应包括船舶的资本成本、航次营运成本和航次变动成本。在我国，又把航次营运成本和航次变动成本分别称为固定成本和变动成本。这些成本主要包括以下几个。

资本成本，这是购买船舶的实际成本，是船舶最基本的成本，包括贷款、利息和税金等。在进行航次估算时，基于年度资本成本计算。年度资本成本可以等值为折旧费用，而年度折旧额是船舶的资本成本与船舶的经济寿命之比，进一步地可以算出船舶的每天折旧额。从短期来看，可以将资本成本视为固定成本。

营运成本，这是为保持船舶适航状态所需要的经常性的维持费用。无论船舶航行与否，为其营运必须支出费用，因此也称为营运费用，它不随特定航次变化。包括的因素有：船员工资及其他有关费用，如培训费、劳动保险、福利费等；船舶保险费、保赔费等；船舶维持费用，如油漆费、备件费用、检修费等；润滑油费；物料费；营业管理费，管理费是指公司设立的各种管理部门，和代理机构从事营运需要的调度业务、商务、财务、机务、安全监督等管理工作所发生的一切费用。

航次变动成本，这是船舶为从事特定航次的运输所发生的费用。包括：燃料费；港口使费，如代理费、航道费、吨税、靠泊费等；引水费和拖轮费；货物装卸费；运河通行

费；速遣费和赔偿费；船员航行津贴等。

2. 航运市场的结构与竞争

航运市场结构是影响运价的主要因素之一。不同的市场结构对运价产生不同的影响。班轮运输市场曾是寡头垄断的市场，市场运价长期由班轮公会所垄断。现在班轮公会内部控制力已明显削弱，再加上集装箱运输的普遍开展，这种市场已走向消亡。

集装箱班轮运输市场在总体规模上是由少数规模较大的船公司所垄断。参与经营活动的运输集团或大型航运公司可以根据其经营规模与在市场上的占有额，自行决定公司在各航线的运价。而且，运价已成为集装箱运输市场中各大航运公司竞争的焦点。

在寡头垄断的情况下，为避免各船公司之间的激烈竞争而引起的运价战，市场内的很多公司往往会组成各种不同形式的航运卡特尔，形成班轮运输市场的结构模式。

3. 货物

货物种类、数量也是影响运价水平的重要因素。不同货物具有不同的性质与特点，影响船舶载重量和舱容的利用，运价标准也就不同，可能发生的额外费用必须反映到运价中。

较稳定的货流和大批量货源能使定期船舶具有较高的舱位利用率和较好的运费收入。

货物装卸的特殊要求，货物受损的难易程度，货物遭受偷盗的可能性等都会在运价中得到反映。

4. 航线及港口条件

不同的航线有着不同的航行条件，对船舶运输成本影响也就不同。航线距离、气象条件、安全性等也会在运价中得到反映。

对运价构成影响的港口条件包括港口的装卸费率、港口使费、港口装卸设备、泊位条件、装卸效率、管理水平、拥挤程度及安全性等。

5. 运输合同条款

运输合同中所定的运输条件，如运费支付方式、费用承担责任、承运人的责任区间等，都会影响到运价的高低。

还有一些其他因素对海运运价产生影响，如航运服务质量、企业自身的经营目标、市场竞争形式的变化等。

10.1.3 运费的支付、风险的相对性及计费的币种

1. 运费的支付

根据其支付时间的不同，运费可分为预付运费、到付运费、部分预付和部分到付四种形式。

1）预付运费

托运人在装港或班轮公司同意的其他地方，在签发提单时付清全部运费和各项附加费，叫预付运费。根据提单条款和一般惯例，预付的运费除了确实结算错误并在规定的期限内向班轮公司提出以外，即使船舶和货物灭失，船方所收取的运费概不退还。由此可见，预付运费对于船公司既方便又有利，不仅可以较早地收取运费，又无须为运费投保，

几乎不存在任何风险，因此这种支付方式在运输实务中运用得最为普遍。

2）到付运费

收货人在货物抵达目的港于提货前付清全部运费包括各项附加费，叫到付运费。付费地点除目的港外，也可在班轮公司同意的其他地方支付。对信誉有把握的收货人，才能接受到付运费。有些进口货物的国家，外汇管理严格，承运这些国家的货物一般不接受到付运费。

3）部分预付和部分到付

部分预付和部分到付的支付方式是运费预付和到付相结合的一种方式，兼具上述两种方式的特点。根据具体情况，运输经营人也会加以采用，对于预先收取的那部分运费，运输经营人不承担风险；对于到付的那部分运费，运输经营人则可能承担无法收取的风险。

2. 运费收支中风险的相对性

不同的运费支付方式对运费的收支方有不同的风险，了解这些风险是采用合理的方式规避这些风险的前提。现根据预付和到付两种方式来分析其中的风险的相对性。

1）预付运费风险的相对性

预付运费一经支付就作为船方的收入，即使在运输途中货物或船舶发生灭失或沉没，托运一方也不能要求承运人退回运费。

通常情况下，预付运费对于承运人非常有利，承运人不必承担运费收取不到风险，但承运人应当确保运费事实上已经在运输开始前完成支付。

实践中预付运费并不一定是在签发运费已付提单时托运人马上就支付的，而往往是在提单签发过后3～5个银行工作日支付。期限过后，船公司最终得不到运费，这种情况在目前国际海上货物运输中并不鲜见。而一旦提单既已注明运费已付，船东即使在事实上并没有收到，也无权向提单持有人再收一次运费，也不能就运费收取不到对承运货物行使留置权。

2）到付运费风险的相对性

在到付运费的情况下，船方要承担一定风险。如果货物在运输途中灭失或损坏，以至于丧失了商业价值或不能满足商业上的用途，不能称其为原来的货物，则船方无权要求运费。所以一般认为到付带给承运人的风险要比预付大。

如果货物安全运抵目的港，在到付运费的情况下，承运人还可以通过对货物行使留置权以确保其收取运费权利的实现。

3. 海运运费的记费币种

对于海运运费的计费币种，国际公约及各国国内立法并没有作明确规定，但各运输经营人出于对经营风险及便利的考虑，往往选择采用国际通用的货币作为运费的记费币种。例如，目前我国几乎所有的班轮运输企业在对外报价时都以美元为记费货币。当然，在实际结算时，很多情况下也可以换算成等值的人民币进行结算。

10.2 班轮运价

10.2.1 班轮运价的特点

班轮运价的特点主要表现在以下几个方面。

1. 班轮运输的运价水平较高

班轮运输的特点决定了从事班轮经营的船舶的技术性能较好，船龄较低，船速较高。为满足各种货物的装运要求，船舱及货物运输设备齐全，所以，船舶的造价也高。

班轮运输是按公布的船期表中的时间和挂靠港口次序派遣船舶的，有时难以保证在每一挂靠港开航时都能使船舶达到满舱满载。为开展揽货业务，保证船舶装载率和整个班轮经营业务的顺利进行，通常需要在航线的各挂靠港口委托代理或设置揽货机构。这就增加了营运管理费用。

无论船舶是否满载，船舶的港口使费，如吨税、引航费、拖轮费、停泊费、系解缆费等营运可变费用仍然存在。

所有以上这些因素，使得班轮运输的单位成本较高。按照成本定价原则，承运人要从收取的运费中能够补偿较高的运输成本，并取得合理利润，所以班轮运价就被确定在一个较高的水平上。

2. 货物对运费的负担能力较强

班轮运输的货物一般以制成品或半成品为主，基本上无初级原材料。通常为高附加值货物。所以，其运费负担能力较强，班轮运费占商品价值的比重仍较小。所以，较高的班轮运价符合负担能力定价原则，是托运人所能接受的。

3. 班轮运价在时间上相对稳定

班轮运输服务一般不以特定的客户为对象。因此，无论班期、航线、挂靠港口还是运价等均是以货物的普遍运输需求为依据制定的。所以，班轮运价一般是根据平均运输成本、运力与需求的供给关系、市场竞争形势及定价的基本原则等多种因素，对可能承运的各类货物分别制定运价，并用运价本的形式公布。尽管根据这些因素的变化，经常会做出一定的调整，但基本运价在一定时期内通常还是会保持相对稳定。至于其合理性、接受性、能否使全部运费收入抵偿全部运输成本并能获取合理的利润，则要在市场运作中得到印证。不过，尽管有着这样的稳定性，并不是说市场的运作完全照搬运价本，班轮公司还要根据具体情况具体对待。

按照 1983 年 10 月 6 日正式生效的《联合国班轮公会行动守则公约》中有关运价调整的条款规定，两次运价调整的最短间隔时间要有 15 个月。

为了应对航运市场的风险，班轮公司一般将偏高确定运价，或针对某些特殊情况采用加收附加运费的办法。

4. 班轮运价是一种垄断价格

很长一段时期内，国际海上班轮运输中的班轮运输航线都是由班轮公会所控制的。班轮公会在运价和其他营运活动方面所做出的各种规定比较严格，对会员公司具有强有力的约束。通常，公会都拥有统一的班轮运价，各会员公司按统一的运价计收运费；或制定最低运价标准，各会员船公司只能按高于该最低运价标准计收，而不能低于这个标准。目前班轮公会的势力已大大被削弱。

10.2.2 班轮运费的构成及计费标准

1. 运费构成

班轮运费包括基本运费(basic freight)和附加运费(surcharge or additional)两部分。基本运费是对任何一种托运货物计收的运费；附加运费则是根据货物种类或不同的服务内容，视不同情况而加收的运费，可以说是由于在特殊情况下或者临时发生某些事件的情况下而加收的运费。附加运费可以按每一计费吨(或计费单位)加收，也可按基本运费(或其他规定)的一定比例计收。

1) 基本运费

基本运费指对运输每批货物所应收取的最基本的运费，是整个运费的主要构成部分。它根据基本运价(basic freight rate)和计费吨计算得出。基本运价按航线上基本港之间的运价给出，是计算班轮基本运费的基础。基本运价的确定主要反映了成本定价原则，确定费率的主要因素是各种成本支出，主要包括船舶的折旧或租金、燃油、修理费、港口使费(如装卸费、吨税和靠泊等费用)、管理费、职工工资等。各种突发因素产生的额外费用通过附加费形式收取。集装箱运输的大量各种后期费用，如空箱的调拨、堆存等费用，也应该包括在基本运价中，但如何量化比较困难，所以基本成本较难准确控制。同时，市场供求关系也是影响费率的一大主要因素。

基本运价有多种形式，如普通货物运价、个别商品运价、等级运价、协议运价、集装箱运价等。而根据货物特性等所确定的特别运价有军公物资运价、高价货运价、冷藏运价、危险品运价、甲板货运价、小包裹运价等。

2) 附加运费

基本运费是构成全程运费中应收运费的主要部分，是根据航线上的各基本港之间进行运输的平均费用水平向普通货物收取的费用。而实际上，经常有一些需要特殊处理的货物、需要加靠非基本港或转船接运的货物需要运输，即使是基本港之间的运输，也因为基本港的自然条件、管理规定、经营方式等情况的不同而导致货物运输成本的差异。这些都会使班轮公司在运营中支付相应的费用。为了使这些增加开支得到一定的补偿，需要在基本运费的基础上，在计算全程运费时计收一定的追加额。这一追加额就是构成班轮运费的另一组成部分——附加运费。

为了在特定情况下保持一定水平的收益，应对各种不稳定因素引起的额外成本支出，承运人就需要通过附加运费的形式，按照合理分担有关费用的定价原理确定附加运费。

附加运费的种类主要有以下几种。

(1) 燃油附加费(bunker adjustment factor，BAF；bunker surcharge，BS)。这是由于燃油价格上涨，使船舶的燃油费用支出超过原核定的运输成本中的燃油费用，承运人在不调整原定运价的前提下，为补偿燃油费用的增加而增收的附加费。实践中，英文还称其为 fuel adjustment factor，即 FAF。

燃料油费用在船公司的经营成本中占有较大比重，燃油价格上涨直接增加了承运人的经营成本。燃油价格的长期上涨所带来的运输成本增加会在一定时期内的基本运价调整中得到反映。所以，燃油附加费一般是用来应对短期的燃油价格变动的。

实践中，有的承运人在燃油附加费以外还可能增收应急燃油附加费(emergency bunk-

er surcharge，EBS)。这是在已经增收燃油附加费时，燃油价格又突然上涨，承运人不调整原燃油附加费而增收的附加费。

(2) 货币贬值附加费(currency adjustment factor，CAF)。这是由于国际金融市场汇率发生变动，计收运费的货币贬值，使承运人的实际收入减少，为了弥补货币兑换过程中的汇兑损失而加收的附加费。由于国际运输往往涉及多个国家和多种货币，而货币之间的兑换会带来一定的时间上的、手续上的损失，所以，承运人会通过增收货币贬值附加费来弥补这一收入损失。

(3) 港口附加费(port additional)。由于港口装卸效率低，或港口使费过高，或存在特殊的使费(如进出港要通过闸门等)都会增加承运人的运输经营成本，承运人为了弥补这方面的损失而加收的附加费称为港口附加费。

(4) 港口拥挤附加费(port congestion surcharge)。由于港口拥挤，船舶抵港后需要长时间等泊而产生额外的费用，为补偿船期延误损失而增收的附加费称为港口拥挤附加费。港口拥挤附加费是一种临时性的附加费，其变动性较大，一旦港口拥挤情况得到改善，该项附加费即进行调整或取消。

(5) 转船附加费(transshipment additional)。运输过程中货物需要在某个港口换装另一船舶运输时，承运人增收的附加费称为转船附加费。运往一些偏僻或较小的非基本港的货物，必须通过转船才能运达；而有时由于转运干线船，也需要换装船舶。转运一次就会产生相应的费用，如换装费、仓储费及二程船(接运船舶)的运费等费用，一般这些费用均由负责第一程船运输的承运人承担，并包括在所增收的转船附加费内。不过，转船附加费不一定能全部抵偿上述各项费用的支出，其盈亏由收取转船附加费的第一程船运输的承运人自理。现在的运输服务范围已从海洋跨上陆地，由此产生的额外转运费用有时也称转船附加费。

(6) 超长附加费(long length additional)。由于单件货物的外部尺寸超过规定的标准，运输时需要特别操作，从而产生额外费用，承运人为补偿这一费用所计收的附加费称为超长附加费。货物的长度超过规定后，会增加装卸和运输的难度，如需特别的捆绑、铺垫、增加亏舱等，影响船期，增加支出。货主需支付超长附加费。在运价本中，一般长度超过9米的件杂货就可能要有这一附加费。

超长附加费是按长度计收的，而且长度越长其附加费率越高。如果超长货物需要转船时，则每转船一次，加收一次。

(7) 超重附加费(heavy lift additional)。超重附加费是指每件商品的毛重超过规定重量时所增收的附加运费。这种商品称为超重货。由于单件货物的重量超过规定标准时，在运输中同样需要特别的捆绑、铺垫及影响装卸工作等，所以承运人对单件货物重量超过一定标准的货物要加收该附加费。通常承运人规定货物重量超过5吨时就要增收超重附加费。

超重附加费是按重量计收的，而且超重重量越大其附加费率越高。如果超重商品需要转船时，则每转船一次，加收一次。

如果单件货物既超长又超重，则两者应分别计算附加费，然后通常按其中收费高的一项收取附加费。

(8) 直航附加费(direct additional)。这是托运人要求承运人将其托运的货物从装货

港，不经过转船而直接运抵航线上某一非基本港时所增收的附加费。

通常，承运人在运价本中会作出规定，当托运人交运的一批货物达到某一数量以上时，就可以同意托运人提出的直航要求，并按规定增收直航附加费。船舶直接加挂某一非基本港口后，会增加港口费用支出，并延长船期。选择直航一般以直航后产生的额外费用小于原来的转运费用为原则。

(9) 选港附加费(optional surcharge)。又称选卸附加费，即选择卸货港所增加的附加费。由于买卖双方贸易的需要，有些货物直到装船时仍不能确定最后卸货港，要求在预先指定的两个或两个以上的卸货港中，待船舶开航后再作选定。这样，就会使整船货物的积载变得困难，甚至会造成舱容的浪费。另外，选择的卸货港所选定的港口必须是该航次挂靠的港口。在集装箱班轮运输中，选择卸货港已很少被船公司接受。

(10) 洗舱附加费(cleaning charge)。船舶装载了污染货物后，或因为有些货物外包装破裂、内容物外泄时，为不再污染以后装载的货物，必须在卸完污染物后对货舱进行清洗，承运人对由此而支出的费用所增收的附加费称为洗舱附加费。清洗费用一般根据污染程度、清洗难度而定。

(11) 变更卸货港附加费(alteration of discharging port additional)。由于收货人变更、交货地变更或清关问题等需要，有些货物在装船后需变更卸货港，而货物不在提单上原定的卸货港卸货而增收的附加费称为变更卸货港附加费。

变更卸货港的运费超过原卸货港的运费时，提出变更要求方应补交运费差额，反之，不予退还。同时由于因需要翻舱所引起的额外费用和损失，亦由提出变更要求的一方负担。

(12) 绕航附加费(deviation surcharge)。是指因某一段正常航线因战争影响、运河关闭或航道阻塞等意外情况的发生迫使船舶绕道航行，延长运输距离而增收的附加运费。绕航附加费是一种临时性的附加费，一旦意外情况消除，船舶恢复正常航线航行，该项附加费即行取消。

(13) 旺季附加费(peak season surcharge，PSS)。也称高峰附加费，这是目前在集装箱班轮运输中出现的一种附加费，在每年运输旺季时，承运人根据运输供求关系状况而加收的附加费。

(14) 超额责任附加费(additional for excess of liability)。这是托运人要求承运人承担超过提单上规定的赔偿责任限额时承运人增收的附加费。超额责任附加费按商品的 FOB 价格的一定百分比计收，因此托运人托运时应同时提供货物的 FOB 价格。

另外，还有一些其他的附加费，如冰冻附加费、苏伊士运河附加费、熏蒸费等。在集装箱班轮运输中，还有一些关于运输费用的概念。例如，“整体费率上调”(general rate increase，GRI)，是指通常在每年的五月开始，承运人将所有的费率上调一定幅度；“目的地交货费”(destination delivery charge，DDC)，这是在北美地区的港口对到港的货物收取的费用；“空箱调运费”(equipment reposition charge，ERC)，也称设备调运费，是收货人没有按约定还空箱时，承运人为调运空箱而收取的费用。还有一些不尽合理的费用，如码头作业(操作)费(terminal handling charge，THC)、原产地接货费(original receiving charge，ORC)等。

2. 计费标准

班轮运费的计费标准(freight basis)也称计算标准，是指计算运费时使用的计算单位。

在班轮运费的计收中，涉及的基本概念有运费吨、起码运费(minimum freight)等。

运费吨是计算运费的一种特定的计费单位。通常，取重量和体积中相对值较大的为计费标准，以便对船舶载重量和舱容的利用给予合理的费用支付。例如，100个纸箱包装的纸制品，重1.2吨，体积为15立方米，它的运费吨则按15吨计算。而100箱的铁钉，重9 000公斤，体积2.6立方米，它的运费吨则计为9吨。其运费则要按各自的运费吨计收。在运价表中，运费吨一般表示为F. T.(freight ton)或W/M(weight/measurement)。

起码运费也称起码提单，指以一份提单为单位收取最少的运费。承运人为维护自身的最基本收益，对小批量货物收取起码运费，用以补偿其最基本的装卸、整理、运输等操作过程中的成本支出。不同的承运人使用不同的起码运费标准，件杂货和拼箱货一般以1运费吨为起码运费标准，最高不超过5运费吨；有的以提单为单位收取起码运费，按提单为标准收取起码运费后不再加收其他附加费。

班轮运输中，主要使用的计费标准是按容积和重量计算运费；但对于贵重商品，则按货物价格的某一百分比计算运费；而对于某些特定的商品，也可能按其某种包装状态的件数计算运费。某些商品则按实体个数或件数计算运费，如活牲畜按“每头”(per head)计收；车辆按“每辆”(per unit)计收，以及按承运人与托运人双方临时议定的费率(open rate)计收运费等。按临时议定的费率计收运费多用于低价商品的运输。

在集装箱运输中有按每一个集装箱计算收取运费的规定。此时，根据集装箱的箱型、尺寸规定不同的费率(box rate)。

承运人制定的运价表中都具体规定了各种不同商品的计算运费标准。航运界通用的符号有以下几个。

(1)“W(weight)”表示该种货物应按其毛重计算运费。

(2)“M(measurement)”表示该种货物应按其尺码或体积计算运费。某些国家对运输木材按“板尺”(board foot)和“霍普斯尺”(hoppus foot)计算运费(12板尺=0.785霍普斯尺=1立方英尺)。

(3)“W/M”表示该货物应分别按其毛重和体积计算运费，并选择其中运费较高者。

(4)“Ad. Val.(ad valorem)”表示该种货物应按其FOB价格的某一百分比计算运费。由于运价是根据货物的价格确定的，所以又称为从价运费。

(5)“Ad. Val. or W/M”表示该种货物应分别按其FOB价格的某一百分比和毛重、体积计算运费，并选择其中运费高者。

(6)“W/M plus Ad. Val.”表示这种货物除应分别按其毛重和体积计算运费，并选择其中运费较高者外，还要加收按货物FOB的某一百分比计算的运费。

在运价表中，计算单位为运费吨，既有重量吨也有尺码吨。不同国家或地区采用不同的单位制。但目前各国都趋向采用国际单位制，以t(吨)和m^3(立方米)为计费单位。但英国和某些欧洲国家的航运界仍用长吨(英吨)和立方英尺为计费单位。

1长吨(英吨)=2 241.22磅=1 016.6公斤=1.016 6吨

1吨=2 204.62磅=1 000公斤=0.984 2长吨

1立方米=35.714 7立方英尺

1容积吨=40立方英尺

根据我国的基本计量制度规定，我国的法定计量单位采用“米制”。在运费计算中，

重量单位用“吨”(metric ton);体积单位用“立方米”(cubic meter)。以1吨或1立方米为1计费吨。

因此,在计算运费时,如果有关商品的体积或重量所使用的计量单位不符时,首先还要对计量单位进行换算。

10.2.3 运价本

运价本(tariff),也称费率本或运价表,是船公司承运货物向托运人据以收取运费的费率表的汇总,运价本主要由条款和规定、商品分类及费率三部分组成。

承运人有时会在提单中列入有关运价本的条款,用以说明承运人的运价本的作用。因为提单的正面和背面条款虽已很多,但却是固定格式,因而不可能经常改变。同时,运输合同下各项费用的收取、结算的依据还会与具体港口的特殊要求相对应,并随市场的变化而变化。所以,承运人会用运价本的形式对此作出规定。

按运价制定形式不同,运价本可以分为等级费率本、列名费率本等几种形式。

1. 等级费率本

等级费率本中的运价是按商品等级来确定的。这种运价是按照货物负担运费能力的定价原则,首先根据货物价格,将货物划分为若干等级;其次确定不同等级的货物在不同航线或港口间的不同等级的运价。同一等级的商品在同一航线或港口间运输时,使用相同的运价。这种运价的运价表附有“商品分级表”(scale of commodity classification)。在计算运费时,首先根据商品的名称在“商品分级表”中查找出该商品所属等级,再从该商品的运输航线或运抵港口的“等级费率表”(scale of rates)中查找该级商品的费率。

商品分类部分按其英文字母顺序排列,在每一商品后面注明商品等级。费率表部分按航线划分,制定每一航线与商品等级相对应的集装箱和杂货费率。随着集装箱运输的发展,货物等级差别越来越小,现在几个等级货物的运价基本或完全相同,商品的分类也趋于简单。

2. 列名费率本

列名费率本,也称单项费率运价本,其中的运价是根据商品名称来确定的。对各种不同货物在不同航线上逐一确定的运价称为单项费率运价。按照货物名称和航线名编制的这种运价表也称作“商品运价表”(commodity freight rate tariff)。所以,根据货物名称和所运输的航线,即可直接查出该货物在该航线上运输的运价。

在商品运价表中,对每一个商品都给定一个运价。列名费率本在商品分类部分的商品后面注明了商品编号;费率部分则按编号列出每一编号的商品的不同目的的费率。根据商品的种类确定费率的理论也是货物负担运费能力定价原则。在这种运价本中,每一种货物的运价都很明确,但运价本使用不方便,查阅量大,且新产品必须随时登记新运价。

3. 航线运价

航线运价是指不分运输距离的长短,只按航线、货物名称或等级确定的运价。与航线运价相对应的是递远递减的距离运价。但是,当运输距离增加到一定程度,单位距离运输成本的递远递减差异就变得不太明显。这是由于各航线的港口使费、装卸效率、挂靠港的条件等因素,占有了运输成本的绝大部分。因此,远洋运输通常都分航线、按商品种类或

等级制定运价。它是以航线上各挂靠港口的平均距离为基础制定的运价。对于某一商品，只要其起运港和目的港是同一航线上规定挂靠的基本港口，就不再考虑运输距离的远近，而按同一运价计收运费。

实践中，班轮运价并不是只有上述几种情况，还可以按运价的制定者划分，有班轮公会运价、班轮公司运价、双边运价和货方运价等。

班轮公会运价由班轮公会制定，供公会的会员航运公司统一使用。这种运价的调整或修改都由班轮公会决定，任何一家会员船公司都无权单独进行调整或修改。这种运价在公会内部是一种具有垄断性的运价。如前所述，这种价格在内部起着避免竞争的作用，而对于外部则是进行竞争的主要手段。

班轮公司运价是由经营班轮运输的船公司自行制定并负责调整或修改的运价。无论是参加班轮公会的航运公司，还是非班轮公会公司，任何一家都公布自己的运价表。

双边运价是由承运人和托运人双方共同商议确定的，并对双方产生约束力的运价。对于运价的调整或修改，须经双方协商，任何一方都无权单独加以变更。

货方运价是由货方(托运人)制定，承运人接受采用的运价。货方有权对运价进行调整和修改，但在运输合同洽谈时，需要与船方协商，确定实际执行的运价。通常能够制定和调整运价的货方都是拥有大量稳定货源的大宗货主或货主集团，能常年向船公司提供货载。货方有较大的运价谈判权。

4. 运价发布

运价发布见表10-1。

表10-1 运价发布

最新海运费查询			广州港
目的港	承运人	运价(20/40/40HQ/45)	发布日期
莫斯科	达飞	3600/4700/4800/-	2012-10-18
桑给巴尔	阿联酋	2450/3850/3850/-	2012-10-18
皮帕瓦沃	阿联酋	750/1050/1050/-	2012-10-18
那瓦什瓦	阿联酋	750/1050/1050/-	2012-10-18
清奈	马士基	595/840/840/-	2012-10-18
加尔各答	马士基	895/1790/1790/-	2012-10-18
皮帕瓦沃	马士基	635/970/1070/-	2012-10-18
新德里	马士基	635/970/970/-	2012-10-18

10.2.4 班轮运费的计算

1. 运费计算公式

杂货班轮运费是由基本运费和各项附加运费组成的，其计算公式为

$$F = F_b + \sum S \tag{10-2}$$

式中，F 为运费总额；F_b 为基本运费额；S 为某一项附加费。

基本运费是所运商品的计费吨(重量吨或容积吨)与基本运价(费率)的乘积，即

$$F_b = f \cdot Q \tag{10-3}$$

式中，f 为基本运价；Q 为计费吨。

附加运费是各项附加费的总和。各项附加费均按基本运费的一定百分比计算时，附加费的总额应为

$$\sum S = (s_1 + s_2 + \cdots + s_n) \cdot F_b = (s_1 + s_2 + \cdots + s_n) \cdot f \cdot Q \tag{10-4}$$

式中，s_1，s_2，…，s_n分别为某一项附加费率。

因此，运费总额的计算公式为

$$\begin{aligned} F &= F_b + \sum S = f \cdot Q + (s_1 + s_2 + \cdots s_n) \cdot f \cdot Q \\ &= (1 + s_1 + s_2 + \cdots + s_n) \cdot f \cdot Q \end{aligned} \tag{10-5}$$

应当注意的是，虽然在实践中通常是按以上计算公式进行计算的，但在货币贬值附加费以百分比的计算形式出现时，理论上在其他附加费中还应包括货币贬值的因素，即货币贬值附加费的计算不但要按基本运费的一定百分比，还要按其他附加费的一定百分比计收。

如果燃油附加费增收 10%，货币贬值附加费增收 10%，由于存在货币贬值附加费，所以两项附加费合起来并不是增收 20%，而是增收 21%。实践中，有时为了计算方便，人们才将两项附加费相加计算。

当附加费率均按每计费吨加收若干的形式规定时，则附加费的总额应为

$$\sum S = (s_1 + s_2 + \cdots + s_n) \cdot Q \tag{10-6}$$

此时的运费总额计算公式为

$$\begin{aligned} F &= F_b + \sum S = f \cdot Q + (s_1 + s_2 + \cdots s_n) \cdot Q \\ &= (f + s_1 + s_2 + \cdots + s_n) \cdot Q \end{aligned} \tag{10-7}$$

2. 从价运费计算中的货物价格换算

从上述的定义可知，从价运费是按货物的 FOB 价格的某一百分比计算的。但是，某些贸易合同可能是以 CIF 价格成交的，所以，要将 CIF 价格换算为 FOB 价格。之后，再算出从价运费。

按照一般的贸易习惯，按 CFR 价格是 CIF 价格的 99%的比例，通过以下关系式求得 FOB。

$$P_{CFR} = 0.99 P_{CIF}$$

$$FR = (\text{Ad} \cdot \text{Val.}) \cdot P_{FOB}$$

$$P_{CFR} = P_{FOB} + FR = P_{FOB} + (\text{Ad} \cdot \text{Val.}) \cdot P_{FOB} = (1 + \text{Ad} \cdot \text{Val.}) \cdot P_{FOB}$$

$$P_{FOB} = \frac{P_{CFR}}{1 + \text{Ad} \cdot \text{Val.}} = \frac{0.99 P_{CFR}}{1 + \text{Ad} \cdot \text{Val.}} \tag{10-8}$$

式中，P_{FOB}为 FOB 价格；P_{CFR}为 CFR 价格；P_{CIF}为 CIF 价格。

3. 运费计算的基本步骤

运费的计算在航运实务中是一项重要的工作。准确无误的计算将会避免不必要的商务

纠纷、赔偿，同时也会树立良好的企业形象。计算运费包括以下基本步骤。

(1) 根据装货单留底联，或托运单查明所运货物的装货港和目的港所属的航线。注意的项目有目的港或卸货港是否是航线的基本港；是否需要转船，是否要求直达；如果有选卸港，则选卸港的个数和港名。

(2) 了解货物名称、特性、包装状态，是否为超重或超长货件、冷藏货物。

(3) 从货物分级表中查出货物所属等级，确定应采用的计算标准。如属未列明货物，则参照性质相近货物的等级及计算标准计算，并做出记录以便日后进一步验证是否需要更正所属等级。

(4) 查找所属航线等级费率表，找出该等级货物的基本费率。

(5) 查出各项应收附加费的计费办法及费率。

(6) 列式进行具体计算。

10.2.5 集装箱班轮运费

1. 集装箱班轮运费的构成

在集装箱班轮运输方式下，承运人把集装箱从装船港码头堆场或货运站运至卸船港码头堆场或货运站，承运人对货物的责任范围有所扩大，因此，集装箱运费也应覆盖承运人接受货物到交付货物的全过程。传统的班轮运费只是海运段的服务费，而在集装箱运输下承运人一般负责安排货物的全程运输，所以收取的运费中还可能包括内陆运输费用。从总体上说，集装箱运费是海运运费加上各种与集装箱运输有关的费用所组成的。

1) 海运运费

集装箱班轮公司收取的海运运费是装货港至卸货港的服务费用，它通常是由基本运费和附加费组成的。基本运费的计收与传统件杂货运费计收的原理基本相同，整箱货通常以集装箱为计算单位，拼箱货通常以运费吨为计算单位，多数航线上采用包箱费率。附加费是基本运费之外收取的用于补偿船公司额外支出的一种费用，不同的船公司、不同的航线、不同的时间，附加费也有所不同。

2) 与集装箱运输有关的其他费用

各种与集装箱运输有关的费用是船公司为货主提供各种与集装箱运输有关的服务而收取的费用，或者因使用了码头的相关设施、设备而由船公司代为收取的费用。这些费用具体包括内陆运输费、集散运输费、堆场服务费、拼箱服务费等。

2. 集装箱班轮运费计收

1) 集装箱班轮运价

目前，集装箱班轮中整箱货运价通常采用均一费率(freight for all kinds rate，FAK)或包箱费率(commodity box rate，CBR)。

均一费率是指对所有货物均收取统一的运价。它的基本原则是集装箱内装运什么货物与应收的运费无关。换句话说，所有相同航程的货物征收相同的费率，而不管其价值如何。它实际上是承运人将预计的总成本分摊到每个所要运送的集装箱上所得出的基本的平均费率。但是，采用这种运价形式，对低价值商品的运输会产生负面影响。

包箱费率是按不同的商品和不同的箱型，规定了不同的包干费率，即各项费率的计算单位为“箱”。

因此，集装箱班轮中整箱货运价是以集装箱的箱型、尺寸为基础的，可能还考虑货物的情况来计收运费。拼箱货则通常采用杂货运价，另加其他服务费用。

2）集装箱班轮运费的计算

集装箱班轮运费通常按照整箱货和拼箱货的不同有不同的计算方法。

（1）拼箱货海运运费的计算。目前，各船公司对集装箱运输的拼箱货运费的计算，基本上是依据件杂货运费的计算标准，按所托运货物的实际运费吨计费，即尺码大的按尺码吨计费，重量大的按重量吨计费；另外，在拼箱货海运运费中还要加收与集装箱有关的费用，如拼箱服务费等。

（2）整箱货海运运费的计算。对于整箱托运的集装箱货物运费的计收：一种方法是同拼箱货一样，按实际运费吨计费；另一种方法，也是目前采用较为普遍的方法是，根据集装箱的箱型、尺寸，按箱计收运费。

前一种方法即在整箱托运集装箱货物且所使用的集装箱为船公司所有的情况下，有“承运人则有按‘最低运费’（container minimum utilization）和‘最高运费’（container maximum utilization）支付海运运费的规定”的说法，但是，实践中并不使用。

3）特殊费用的计算

（1）回程运费。是指在卸货港或交货地卸货后的一定时间以后，由原承运人运回原装货港或发货地的货物。对于这种回运货物，承运人一般给予一定的运费优惠。例如，当货物在卸货港或交货地卸货后六个月由原承运人运回原装货港或发货地，对整箱货（原箱）的回程运费按原运费的85%计收，拼箱货则按原运费的90%计收回程运费。但货物在卸货港或交货地滞留期间发生的一切费用均由申请方负担。

（2）集装箱滞箱费。如货主所使用的集装箱和有关设备为承运人所有，而货主未能在免费使用期届满后将集装箱或有关设备归还给承运人，或送交承运人指定地点，承运人则按规定对超出时间向货主收取集装箱期使用费。

10.3 航次租船费率的估算

10.3.1 杂货船航次租船费率的估算

航次租船费率的制定，是离不开对航次租船的成本的估算的，航次成本就是航运企业为提供运输服务所需要支出的一切费用的总和。

1. 影响航次租船费率估算的因素

影响航次租船费率估算的主要因素就是一艘船舶的航次运输成本。

运输成本对于租船运输方式而言，是确定其运费和租金的基本因素。

在光船租船当中，船舶所有人需要负担船舶的资本成本，其余费用均是由承租人予以支付的；在定期租船和航次期租当中，船舶所有人需要负担船舶的资本成本和营运成本；在航次租船和包运租船当中，除了装卸费用是按照租船合同的规定进行支付以外，所有的费用都是由船舶所有人进行支付的。

2. 航次租船费率估算的方法

所谓航次估算，就是船舶经营者根据各待选航次的货运量、运费率、航线及船舶本身的有关资料估算整个航次的收入、成本、每天净收益和其他经济指标。它可以用来在航次发生前或尚未结束之前预示航次营运经济效益，故可用于航次计划方案的比较和优化。

1）航次估算所需的资料

航次估算所需的资料包括船舶资料、货载信息、港口资料、航线资料及上航次结束港等数据。

其中，船舶资料包括：船名、建造时间、船级、舱室结构和数目、机舱位置、夏季和冬季载重线的总载重量、船舶载重标尺、散装和包装舱容、船舶载重在满载和轻载的情况下的技术速度、每天消耗的燃油、船舶常定重量、船舶每天的经营费用、船舶每天的资本成本及企业管理费用分摊等。

货载信息是由承租人在谈判租约过程中提供给船舶所有人的，它主要包括：航次的货物数量、允许船方选择的货物数量变化范围、货物种类、积载因数、装卸港口、装卸货物时间和除外条件、货物装卸费用分摊条款、运费率、佣金及租船合同范本等。

港口资料包括港口名称、限制水深、港口使费、装卸效率、港口拥挤情况及燃油价格等。

航线资料包括港口间距离、所经航区及可使用的载重线、所经运河和运河使费。

上航次结束港是指上个航次租船船舶航行的最后的目的港。单航次租船的上航次结束港就是它的目的港；来回航次租船的上航次结束港是它的启运港或就近的港口；来回航次租船的上航次结束港是最后一个航次的目的港。

2）航次估算的具体步骤

航次估算的起止时间应该与航次时间的规定基本一致，即自上一航次的终点港卸空后至本航次终点港卸空所载货物时止。因此在航次估算中，如果上航次卸货港与本航次的装货港不是同一个港口时，是要包括这两个港口之间的空航航段的。

下面给出航次估算的具体步骤。

（1）计算航次时间。船舶航次时间是由船舶航行时间和停泊时间加总而来的，其中航行时间又可以分为重载航行时间和空载航行时间。求航行时间是可以采用航行距离除以对应的平均航速；在港停泊时间主要包括装卸时间和加油、加水及待泊与节假日等时间。

（2）计算航次的燃油消耗。燃油消耗量也可以分为两部分，即航行中的燃油消耗量和停泊时间的燃油消耗量，其计算方法主要是根据航行天燃油消耗定额和停泊天燃油消耗定额，用其分别乘以航行天数和停泊天数。此外如果有柴油消耗，计算方法与燃油消耗相同。

（3）航次载货量及运费收入计算。影响航次载货量的因素主要包括承租人能够提供的货物数量，以及货物的积载因数、船舶的载货能力、航区载重线利用情况、港口和航道吃水限制及航线距离和加油港的选择等。

一旦航次的载重量确定了，那么航次的运费收入就等于航次载重量乘以初步商定的运费率，此外再减去需要支付给租船经纪人的佣金。

（4）航次费用估算。由于航次费用是随着不同的航次而变化的，因此对于燃料费、港口使费、装卸费、运河费、额外保险费及其他的费用都需要进行估算。

（5）盈利性分析。通过上述计算，已经确定了航次时间、载货量和航次成本、再结合运费率和每天营运成本等数据，就可以计算出航次估算盈利的评价指标——每天净收益。

航次总收入＝预计的运费率×航次货运量＋滞期费＋亏舱费

航次净收入＝航次总收入－佣金

航次毛收益＝航次净收入－航次费用

每天毛收益＝航次毛收入/航次时间

每天净收益＝每天毛收益－每天经营费用－每天管理费用分摊

10.3.2　油船运价

油船航次租船的运价采用的计算标准是全世界统一的油轮运价指数，该指数即是一种运价表——世界油轮运价表(worldwide tanker nominal freight scale，Worldscale 或 WS)。

WS 作为运费计算单位，大大简化了油轮运价的定价方法。1989 年 1 月 1 日，针对 WS 费率存在的问题，重新修订的新油轮运价表开始生效，并在世界范围内实施。自 1990 年 1 月 1 日开始，新油轮运价表(new worldscale，NW)一词不再使用，仍沿用原有的 WS 表示，但运价表制定的依据已由修订后的计算条件取代了原有的计算条件。

1. 油轮租船市场运价指数标准船舶

（1）标准船舶：75 000 载重吨；平均航速：14.5 节；燃料消耗：航行为 55 吨/天，其他为 100 吨/往返航次，在港为有关各港均为 5 吨；燃料级别：380 厘拖。

（2）在港时间：4 天(1 港装/1 港卸)＋0.5 天(有关的每一额外港口)。

（3）租金：12 000 美元/天(理论上为经营费用加资本费用)。

（4）燃料价格：74.5 美元/吨(1989 年)。

（5）港口费用：由世界油轮运价指数协会根据上一年的九月末以前所获得的资料确定。

（6）过运河时间：每次过苏伊士运河为 30 小时，每次过巴拿马运河为 24 小时(不考虑平均里程)。

2. 世界油轮运价表的构成及使用

1）基本费率

基本费率(rates)是费率表的主体，它分单港费率(一港装一港卸)和多港费率(一个以上港口装/一个以上港口卸)两种。费率表中所列的费率是按照卸货港的英文字母的顺序排列的，每一个卸货港为一组，下面包括许多不同的装货港，每一个装货港的后面所列的费率就是从这个装货港到卸货港的基本费率。在基本费率的右面，可能注有“C”、“CS”、“S”、“P”、“CP”、“H”，“CH”等字母。它们的意思是“C”表示该航次重载与空载都绕好望角的费率；“CS”表示该航次重载绕好望角，空载经苏伊士运河的费率；“S”表示该航次重载与空载都经苏伊士运河的费率；“P”表示该航次重载与空载都经巴拿马运河的费率；“CP”表示该航次重载绕好望角，空载经过巴拿马运河的费率；“H”表示该航次重载与空载绕哈恩角的费率；“CH”表示该航次重载与空载绕好望角，重载与空载绕哈恩角的费率。

2）附加差额

为了补偿船舶所有人因通过运河或其他原因而增加的费用支出，费率表中另外就这些

开支的补偿规定了附加差额(differentials)。这种附加差额包括：①通过苏伊士运河；②通过巴拿马运河；③冬季去芬兰港口(船舶所有人须支付冰税)；④去阿巴丹、法奥、巴士拉等港口(船舶所有人须支付疏浚费)；⑤过恒比尔河冬季去芬兰港口(船舶所有人须支付冰税)；⑥过曼彻斯特河；⑦过墨尔西河；⑧过圣劳伦斯河和丰兰运河。

如在租船中商定的运价为 WS150，那么

每吨运价＝基本费率×150/100＋附加差额

或　　＝(基本费率＋地区附加费)×150/100＋附加差额

3) 滞期费

滞期费按天计算，费率表中按照船舶载重吨(夏季载重吨)的大小，从 15 000 载重吨到 500 000 载重吨，共分 21 个组分别规定了不同的滞期费率。

滞期费率主要是根据一定时期各种不同吨位船舶的每天船期损失(包括油轮滞期期间的实际费用和利润)计算的。

其计算办法是，取每一组船舶中处于中间吨位的船舶在假定的一条标准航线上营运，计算出该航次满载的运费收入，减去航次中燃料和港口费用及通过运河的费用，再除以航次天数，然后加上停航时每天消耗的燃料和支付的港口费用，即得出每天的滞期费率。

4) 其他条款

其他条款实质上是油轮在港口的一部分费用的分摊问题。有些港口把本来按惯例应由船舶所有人负担的费用例外地规定由承租人负担。

例如，按照惯例，码头费(wharfage)和停泊费应由船舶所有人支付，但阿尔及利亚、加拿大、日本、美国部分港口都规定由承租人支付。类似这些特例，在费率表中都作为其他条款而加以规定。

在商谈运价时，可以本费率表中所规定的费率为 100，如果市场行情与本费率表所规定的费率相当，即费率表中所规定的费率与最后商定的运价一致时，以 WS100 表示；如果高出 10%，则以 WS110 表示；如果低于 10%，即以 WS90 表示。

WS 中包括了上千个港口的费率，但仍有一些港口的费率未包括在内。如果在费率表中查不到自己所需要港口的费率，则可通过电传向本费率表的发行人询问，均可及时得到答复。

WS 的最大优点在于它是对复杂的油轮现货市场的一个简单索引，它能保证在租船合同下营运的油船只要固定在商定的 WS 的百分点上，每天就能得到相同的经济效果而不受不同装卸港的影响。

本章小结

本章以运价理论中的基本概念为切入点，着重讨论了班轮运价及集装箱运价的特点、构成、种类、计收标准等，同时对杂货航次租船费率估算和油船运价进行了简要介绍。



思考题

1. 什么叫运费？什么叫运费率？什么叫运价本？
2. 目前国际上主要的海运运价指数有哪些？

3. 制定班轮运价时应考虑哪些重要因素？

4. 海运运费是由哪些部分构成的？

5. 出口某商品100吨，报价每吨1 500美元FOB上海，客户要求改报CFR伦敦价，已知该货为6级货；计费标准为W，海运费率为50美元/吨。若要保持外汇净收入不变，应如何报价？若还需征收燃油附加费10%、货币贬值附加费10%，又应如何计算？

6. 出口某商品10吨，400箱装，每箱毛重25公斤，体积20厘米×30厘米×40厘米，单价CFR马赛每箱55美元，查表知该货为8级，计费标准为W/M，每运费吨运费80美元，另征收转船附加费20%，燃油附加费10%。试计算应收运费。

7. 已知某票货物FOB价格为9 000美元，从价系数Ad. Val. 为10%，试求其相应的CIF和CFR价格。



案例分析

错付的货物运费能否追回

2002年4月，A公司委托B货运公司从上海海运出口一批环型荧光灯至悉尼，海运委托书中注明运费到付。承运人E公司签发了本公司提单。提单载明：托运人A公司，收货人凭指示，运费到付等。货物出运后，A公司向B公司支付若干代理费，B公司要求A公司向C货运公司支付运费。A公司遂根据运费发票向C公司支付人民币11 205元。其后，A公司以提单载明运费到付、其不应承担海运费为由，起诉B公司和C公司返还海运费并赔偿损失。C公司确认收到该笔运费并称已向E公司支付，但未提交付款凭证。C公司和A公司均确认收货人在目的港已提货。

负责审理此案的海事法院认为，A公司与B公司系货代合同关系。E公司是涉案货物的唯一承运人。E公司与A公司建立了海上货物运输合同关系。根据运费到付的约定，E公司在目的港放货前有权向收货人收取运费。B公司和C公司不是运输合同的签约方，无权对提单约定的内容进行解释。在C公司举证不足的情况下，C公司关于其是涉案货物的契约承运人、有权向A公司收取运费的抗辩意见不能成立。A公司与C公司之间不存在法律关系，A公司主张C公司返还运费，应予以支持。B公司实际未收取运费，A公司要求B公司返还运费，不予支持。遂判决：C公司返还A公司运费人民币11 205元和利息；A公司对B公司的诉请不予支持等。

C公司上诉称：其作为承运人接受B公司的订舱并履行运输义务，有权收取运费；运费到付是货物到达目的港后由A公司付费，且A公司已支付运费，证明双方对该条款理解一致；未经第三人同意，承托双方约定由收货人支付运费是无效约定。二审庭审中，C公司改称其为E公司的装港代理，代理收取人民币运费，请求改判。

问题：试对法院的判决和C公司的上诉做出判断。

第 11 章　国际海运保险

【本章要点】

通过本章学习，重点掌握国际货物运输保险操作规定，国际货运代理责任险投保方式，保险索赔办理程序；掌握国际海运风险、损失与费用与保险险别；理解国际货运代理的责任保险、投保方式和除外责任，了解国际贸易海运信用风险的防范；了解保险人代位求偿原则、保险损失补偿原则、保险利益、物流赔偿责任险等内容。本章重点是国际货物运输保险操作规定，国际货运代理责任险投保方式，保险索赔办理程序。

引例

中国A公司(买方)与外国B公司(卖方)达成协议，以CFR上海价格向B公司购买某种工业精密仪器，买方以不可撤销的即期信用证分两次付款，应在交货前的一个月委托上海中国银行开立以卖方为受益人的信用证。合同第10条规定，品质保证期限为货到目的口岸12个月内，在保证期限内，因制造厂商在设计制造过程中的缺陷造成货物损害，应由卖方负责赔偿。合同第11条规定，货物到达目的口岸后，买方可委托中国国家进出口商品检验局对货物进行复检。如果发现货物有损坏、残缺或规格及数量与合同规定不符，买方得于货到目的口岸的30天内凭中国进出口商品检验局出具的检验证书向卖方要求索赔。

1999年3月24日货物到达目的港，买方A公司申请中国进出口商品检验局对该批货物进行商检后，发现货物存在品质问题，A公司于1999年4月25日书面通知B公司，要求索赔。B公司以A公司已超过了合同规定的30天索赔期为由拒绝赔偿。A公司遂提起仲裁。

试问：你认为B公司拒绝赔偿是否合理?

11.1 国际货物运输保险

11.1.1 出口保险

按CIF和CIP条件成交的出口货物，由出口企业向当地保险公司逐笔办理投保手续。应根据合同或信用证规定，在备妥货物，并确定装运日期和运输工具后，按约定的保险险别和保险金额，向保险公司投保。投保时应填制投保单并支付保险费，保险公司凭以出具保险单或保险凭证。

投保的日期应不迟于货物装船的日期。投保金额若合同没有明示规定，应按CIF或CIP加成10%，如买方要求提高加成比率，一般情况下可以接受。但增加的保险费应由买方负担。

保险单证是主要的出口单据之一。保险单证所代表的保险权益经背书后可以转让。卖方在向买方(或银行)交单前，应先行背书。

11.1.2 进口保险

按FOB、CFR、FCA(free carrier，货交承运人)和CPT(carriage paid to，运费付至)条件成交的进口货物，由进口企业自行办理保险。为简化投保手续和避免漏保，一般采用预约保险的做法，即被保险人(投保人)和保险人就保险标的物的范围、险别、责任、费率及赔款处理等条款签订长期性的保险合同。投保人在获悉每批货物起运时，应将船名、开船日期及航线、货物品名及数量、保险金额等内容，书面定期通知保险公司。保险公司对属于预约保险合同范围内的商品，一经起运，即自动承担保险责任。

未与保险公司签订预约保险合同的进口企业，则采用逐笔投保的方式，在接到国外出口方的装船通知或发货通知后，应立即填写装货通知或投保单，注明有关保险标的物的内容、装运情况、保险金额和险别等，交给保险公司，保险公司接受投保后签发保险单。

11.1.3 保险索赔

进出口货物在运输途中遭受损失，被保险人(投保人或保险单受让人)可向保险公司提出索赔。保险公司按保险条款所承担的责任进行理赔。

索赔主要包括以下程序。

1. 损失通知

被保险人获悉货损后，应立即通知保险公司或保险单上指明的代理人。后者接到损失通知后应立即采取相应的措施，如检验损失、提出施救意见、确定保险责任和签发检验报告等。

2. 向有关方面提出索赔

被保险人除向保险公司报损外，还应向承运人及有关责任方(如海关、理货公司等)索取货损货差证明，如系属承运人等方面责任的，应及时以"索赔函"形式提出索赔。

3. 采取合理施救措施

被保险人应采取必要的措施以防止损失的扩大，保险公司对此提出处理意见的，应按保险公司的要求办理。所支出的费用可由保险公司负责，但以与理赔金额之和不超过该批货物的保险金额为限。

4. 备妥索赔单证，提出索赔要求

索赔单证除正式的索赔函以外，应包括保险单证、运输单据、发票，以及检验报告、货损货差证明等。保险索赔的时效一般为两年。

5. 代位求偿

有时保险标的物所遭受的损失是由第三人的行为引起的，被保险人当然有权利向肇事者就其侵权行为进行索赔。由于海事诉讼往往牵涉到许多方面，诉讼过程旷日持久，保险人为方便被保险人，就按照保险合同的约定先行赔付，同时取得被保险人在标的物上的相关权利，代被保险人向第三人进行索赔。这种在国际海运保险业务中普遍存在的行为称为代位求偿。

例如，同属于被保险人的两艘船相撞，即使全部责任应由另一艘船舶承担，保险人也无权起诉。只有被保险人最了解自己对于标的物的所有权利，掌握拥有这些权利的最充分证据。为保证代位求偿的真正实现，被保险人应当向保险人提供必要的文件和其所知道的情况，并尽力协助保险人向第三人追偿。



相关链接 11-1

保险人代位求偿原则

海上保险事故处理方法中较多采用的是保险合同双方和第三人之间的索赔、理赔和追偿的和解方式。海事仲裁亦是在涉外海上保险争议中较常被采用的方法。但若以上两种方式均可时，保险各方当迅速采取措施，诉诸法院而采取海事诉讼方式。当然在海上保险事故的处理方法中，诉诸法院而采取海事诉讼

解决纠纷的情形终是少数。海上保险人赔偿了被保险人的海事损失后，若为第三方责任，即依法取得代位求偿权，向第三责任方追偿。

我国《海商法》、《中华人民共和国财产保险合同条例》、《中华人民共和国经济合同法》和《中华人民共和国保险法》等均规定了保险人的代位求偿权。世界各国的海上保险合同立法和海上保险条款亦有类似规定。海上保险人追偿存在大量涉外因素，较复杂，因此要注意以下一些追偿的基本原则。

（1）选择适当起诉地点和适用诉讼法律。在海上保险的诉讼业务中择地诉讼（forum shopping）的重要性是显而易见的。择地诉讼的存在是由于各国立法不统一而存在法律制度上的差异，存在船舶营运的国际流动性和对物诉讼法律制度。择地诉讼时应着重考虑以下因素：船东责任限制制度、法律及律师的能力经验与效率和声誉、各国法律关于扣船的规定，各国法律对索赔的货币及利息率的规定和船舶的营运航线等。

就我国海上保险人来说，应根据海上保险合同和有关单证的内容，尽量选择在与我国关系较佳的国家和地区起诉，同时选择有利追偿的法律。海上保险人应事先研究对追偿等有管辖权的国家在法律上的差别，来选择诉讼地点，再选择有利于诉讼适用的法律。择地诉讼是建立海上保险追偿管辖权的一种手段。

（2）若追偿需要可向法院申请财产保全和诉前财产保全措施。海上保险人追偿的目的是获得第三人的赔偿。为防止第三人转移财产而使判决不能执行，在必要时保险人可以向法院申请财产保全或诉前保全。具体措施常是船舶扣押，扣留第三人的其他财产，或要求第三人对索赔提供足够的担保。

（3）收集足够的追偿或诉讼证据。海上保险人应收集充分的证据，以符合诉讼中的举证责任要求，起证据作用的有效单证和事故后的调查取证在海事诉讼中是极为重要的。单证是确定过失的有效方法，保险人应取得被保险人、其他有关方的配合，收集第三方负海事责任的证据。保险人亦应保留好保险合同和有关单证来证明海上保险人对该项索赔权的具有权益。

（4）海事律师的选择。海事律师是基于与当事人合同关系而参加海事诉讼。海事案件专业性较强，法律关系错综复杂，如果海上保险人对第三人提起诉讼，在诉前要委托精通法律、谙熟诉讼的律师，才能保证诉前调查的及时性、单证审查判断的准确性、引用法律条文的正确性，从而取得最佳经济效益。

（5）注意海上诉讼追偿的诉讼时效。国际及各国有关海商立法都规定了海事请求权的时数。我国《海商法》第十三章专章规定了海事诉讼时效。时效在民法理论中是指一定事实状态经过一定时期之后即发生一定的法律后果。海事诉讼时效是指海事请求权人在法律或合同规定的诉讼期间内，通过民事诉讼程序，请求海事法院保护其海事请求权。

我国《海商法》规定的时效期间为一年的有海上货物运输合同、海上拖航合同、共同海损分摊、多式联运合同、船舶碰撞的追偿请求权等；时效期间为两年的有海上旅客运输合同、航次租船合同、定期租船合同、光船租赁合同、船舶碰撞、海难救助及海上保险合同等；时效期间为三年的是油污损害赔偿。有关海事时效的中止和中断的规定与《民法通则》的规定是一致的。国际上一些责任第三方往往利用时效而免除其赔偿责任。如果责任第三人对保险人在时效期限间提出的索赔不予理会或故意拖延，则海上保险人应提起海事诉讼。

此外，海上保险人还应注意赔偿责任限制的问题。我国《海商法》第 206 条规定：

“被保险人依照本章规定可以限制赔偿责任的，对该海事赔偿请求承担责任的保险人，有权依照本章规定享受相同的赔偿责任限制。”如果被保险人依据法律规定(如我国《海商法》第218条)而将对第三人的责任作为保险标的物而投保且依法律规定享受赔偿责任限制，对被保险人的赔偿责任承担实际赔付责任的海上保险人亦能享受与被保险人相同的赔偿责任限制。若向第三方责任进行代位追偿时亦需注意这个问题。

海上保险诉讼可降低赔付率，分清责任而使责任方加强海运管理，降低海损事故，有利于海运业的发展。

11.1.4 保险索赔与理赔

索赔与理赔是保险事故发生时一个问题两个角度的保险争议解决方式的法律用语。

1. 索赔

索赔是被保险人依据海上保险合同所享有的重要权利。当保险标的发生海上保险合同项下的保险事故造成损失或对此损失负有责任时，被保险人有权向海上保险人要求赔偿或追偿。详见12.3节。

2. 理赔

详见12.4节。



相关链接11-2



保险损失补偿原则

损失补偿原则是指被保险人在保险合同约定的保险事故发生之后，保险人对其遭受的实际损失应当进行充分的补偿。具体包括以下内容。

(1) 保险赔偿金额应当公平合理、充分补偿、协商一致。所谓公平合理、充分补偿，就是说保险人在保险事故发生后的具体赔偿数额应当有利于保险人和被保险人的双方利益。一方面，要充分补偿被保险人的实际损失，达到保险保障的目的。另一方面，不能使赔偿数额超过实际损失，使被保险人获取额外收益而损害保险人的合法权益。至于协商一致，则是说海上保险合同的保险金额作为保险赔偿的最高限额，应由保险人和被保险人根据保险标的物的实际价值，协商确定。而赔偿数额的计算方法也须双方协商一致才予适用。

(2) 保险金额是计算赔偿数额的依据，一般不允许超值保险。

(3) 防止道德危险的发生。海上保险合同是对被保险人的保险保障措施，并非其牟利的手段，所以要防止道德危险的发生。

(4) 保险人的赔偿责任依法律和海上保险合同予以限制。

11.2 国际海运风险、损失与费用及保险险别

11.2.1 海运风险、损失与费用

在海运货物保险中，保险人的承保范围包括可保障的风险、可补偿的损失及可承担的

费用三个方面。

1. 海运风险

海上货物运输保险中的风险，可按图 11.1 进行分类。

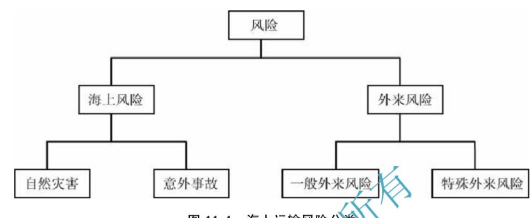


图 11.1　海上运输风险分类

1）海上风险

海上风险又称海难，是指船舶或货物在海上运输过程中所遇到的自然灾害和意外事故。

（1）自然灾害。是指不以人的意志为转移的自然界的力量所引起的灾害，如恶劣气候、雷电、地震、海啸、火山爆发、洪水等。

（2）意外事故。是指人或物体遭受到外来的突然的、非意料中的事故，如船舶搁浅、触礁、沉没、碰撞及火灾、爆炸等。

2）外来风险

外来风险可分为一般外来风险和特殊外来风险两类。

（1）一般外来风险。是指由于一般外来原因所造成的风险，主要包括破损、丢失、短少、渗漏、短量、碰损、钩损、生锈、雨淋、受热、受潮等。

（2）特殊外来风险。主要是指由于军事、政治及行政法令等原因造成的风险，从而引起货物损失，如战争、罢工、交货不到、拒收等。

2. 海上损失

海上货物运输保险中的损失，可按图 11.2 进行分类。

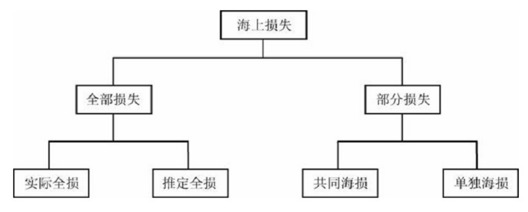


图 11.2　海上运输损失分类

海上货物运输的损失又称海损(average)，指货物在海运过程中由于海上风险而造成的损失。海上损失包括与海运相连的陆运和内河运输过程中的货物损失。

海上损失按损失的程度可以分成全部损失和部分损失。

1）全部损失

全部损失又称全损，指被保险货物的全部遭受损失。全损有实际全损和推定全损之分。

(1) 实际全损。是指货物全部灭失或全部变质而不再有任何商业价值。

(2) 推定全损。是指货物遭受风险后受损，尽管未达实际全损的程度，但实际全损已不可避免，或者为避免实际全损所支付的费用和继续将货物运抵目的地的费用之和超过了保险价值。推定全损需经保险人核查后认定。

2）部分损失

不属于实际全损和推定全损的损失，为部分损失。按照造成损失的原因可分为共同海损和单独海损。

(1) 共同海损。是指载货船舶在运输途中遇到危及船货的共同危险，船方为了维护船舶和货物的共同安全或使航程得以继续完成，有意并且合理地做出某种特殊牺牲或支出的特殊费用。

在船舶发生共同海损后，凡属共同海损范围内的牺牲和费用，均可通过共同海损清算，由有关获救受益方(船方、货方和运费收入方)根据获救价值按比例分摊，然后再向各自的保险人索赔。共同海损分摊涉及的因素比较复杂，一般均由专门的海损理算机构进行理算(adjustment)。

(2) 单独海损。是指货物受损后未达到全损程度，而且是船舶或货物所有人单方面的利益受损，并只能由该利益所有者单独负担的一种部分损失。

按照保险条例，不论担保何种险种，由于海上风险而造成的全部损失和共同海损均属保险人的承保范围。对于推定全损的情况，由于货物并未全部灭失，被保险人可以选择按全损或按部分损失索赔。倘若按全损处理，则被保险人应向保险人提交‘委付通知”。把残余标的物的所有权交付保险人，经保险人接受后，可按全损得到赔偿。

3. 费用

海上风险还会造成费用支出，主要有施救费用、救助费用、续运费用、额外费用等。

1）施救费用

所谓施救费用是指被保险货物在遭受承保责任范围内的灾害事故时，被保险人或其代理人或保险单受让人，为了避免或减少损失，采取各种措施而支出的合理费用。

2）救助费用

所谓救助费用是指保险人或被保险人以外的第三者采取了有效的救助措施之后，由被救方付给的报酬。

保险人对上述费用都负责赔偿，但以总和不超过保险金额为限。

3）续运费用

续运费用是指运输工具遭遇海难后，为防止或减轻货物的损失，在中途港或避难港由于卸货、储存及运送货物所产生的费用。

4）额外费用

额外费用是指为了证明货损索赔成立而支付的费用，包括被保险货物受损后，对其进行检验、查勘、公证、理算或拍卖受损货物等支付的费用。



相关链接 11-3

保险利益

保险人所承保的标的物是保险所要保障的对象。但被保险人(投保人)投保的并不是保险标的物本身，而是被保险人对保险标的物所具有的利益，这个利益，叫做保险利益。投保人对保险标的物不具有保险利益的，保险合同无效。

国际货运保险同其他保险一样，被保险人必须对保险标的物具有保险利益。这个保险利益，在国际货运中，体现在对保险标的物的所有权和所承担的风险责任上。以 FOB、FCA、CFR 和 CPT 方式达成的交易，货物在越过船舷后的风险由买方承担。一旦货物发生损失，买方的利益就会受到损失，所以买方具有保险利益。

因此由买方作为被保险人向保险公司投保，保险合同只在货物越过船舷后才生效。货物越过船舷以前，买方不具有保险利益，因此不属于保险人对买方所投保险的承保范围。以 CIF 和 CIP 方式达成的交易，投保是卖方的合同义务，卖方拥有货物所有权，当然具有保险利益。卖方向保险公司投保，保险合同在货物启运地启运后即生效。

11.2.2 国际海运货物保险险别

在国际货物运输业务中，保险是一个不可缺少的条件和环节。其中业务量大、涉及面广的是海运货物保险。我国海运货物保险条款所承保的险别分为基本险别和附加险别两类。

1. 基本险别

海运货物保险的基本险别分为平安险、水渍险和一切险三种。

1）平安险

平安险的责任范围主要包括以下几个。

(1) 被保货物在运输过程中，由于自然灾害造成整批货物的全部损失或推定全损。被保货物用驳船运往或远离海轮的，每一驳船所装货物可视为一整批。

(2) 由于运输工具遭受意外事故造成货物全部或部分损失。

(3) 在运输工具已经发生意外事故的情况下，货物在此前后又在海上遭受自然灾害而落海造成的全部分损失。

(4) 在装卸或转运时，由于一件或数件货物落海造成的全部或部分损失。

(5) 被保人对遭受承保范围内的货物采取抢救、防止或减少货损的措施而支付的合理费用，但以不超过该批被救货物的保险金额为限。

(6) 运输工具遭难后，在避难港由于卸货所引起的损失，以及在中途港、避难港由于卸货、存仓及运送货物所产生的特别费用。

(7) 共同海损的牺牲、分摊和救助费用。

(8) 运输合同订有“船舶互撞责任条款”，根据该条款规定应由货方偿还船方的损失。

2）水渍险

水渍险的责任范围，除平安险的各项责任外，还负责被保货物由于自然灾害造成的部分损失。

3）一切险

一切险的责任范围，除平安险和水渍险的各项责任外，还负责被保货物在运输途中由于一般外来原因所造成的全部或部分损失。

上述三种险别都属货物运输的基本险别，被保险人可以从中选择一种投保。

同时，上述三种基本险别中，明确规定了除外责任(exclusion)。所谓除外责任是指保险公司明确规定不予承保的损失或费用。

为了明确保险人承保的责任范围，《海洋运输货物保险条款》中对海运基本险别的除外责任有下列五项：①被保险人的故意行为或过失所造成的损失；②属于发货人责任所引起的损失；③在保险责任开始前，被保险货物已存在的品质不良或数量短差所造成的损失；④被保险货物的自然损耗、本质缺陷、特性，以及市场跌落、运输延迟所引起的损失和费用；⑤本公司海洋运输货物战争险条款和货物运输罢工险条款规定的责任范围和除外责任。



相关链接 11-4

“仓至仓”条款的责任特点

“仓至仓”条款是货物运输保险中较为典型的条款，即保险责任自被保险货物运离保险单所载明的起运地仓库或储存处所开始运输时生效，包括正常运输过程中的陆上和与其有关的水上驳运在内，直至该项货物运达保险单所载目的地收款人的最后仓库或储存处所，或被保险人用作分配、分派的其他储存处所为止。

“仓至仓”条款具有充分性、严密性和普遍性的特点。例如，若未运抵上述仓库或储存处所，则以被保险货物运抵最后卸载的车站满60天为止。

2. 附加险别

附加险别是基本险别责任的扩大和补充，它不能单独投保，附加险别有一般附加险和特别附加险。

1）一般附加险

一般附加险共有以下11种。

(1) 偷窃提货不着险(theft，pilferage and non delivery，T. P. N. D)。

(2) 淡水雨淋险(fresh water and or rain damage)。

(3) 短量险(risk of shortage in weight)。

(4) 混杂、玷污险(risk of intermixture and contamination)。

(5) 渗漏险(risk of leakage)。

(6) 碰损、破碎险(risk of intermixture and contamination)。

(7) 串味险(risk of odour)。

(8) 受潮受热险(sweating and heating risk)。

(9) 钩损险(hook damage risk)。

(10) 包装破裂险(breakage of packing risk)。

(11) 锈损险(risk of rust)。

2) 特别附加险

特别附加险共有以下八种。

(1) 战争险(war risk)。战争险的承保责任范围包括：直接由于战争、类似战争行为和敌对行为、武装冲突或海盗行为，以及由此引起的捕获、拘留、扣留、禁制、扣押所造成的损失；或者各种常规武器(包括水雷、鱼雷、炸弹)所造成的损失；以及由于上述原因引起的共同海损牺牲、分摊和救助费用。但对原子弹、氢弹等热核武器所造成的损失不负赔偿责任。

战争险的保险责任期限以水面危险为限，即自货物在起运港装上海轮或驳船时开始，直到目的港卸离海轮或驳船为止；如不卸离海轮或驳船，则从海轮到达目的港的当天午夜起算满15天，保险责任自行终止。保险条款还规定，在投保战争险前提下，加保罢工险不另收费。

(2) 罢工险(strike risk)。

(3) 黄曲霉素险(aflatoxin risk)。

(4) 货物不到险(failure to deliver risk)。

(5) 舱面险(on deck risk)。

(6) 进口关税险(import duty risk)。

(7) 拒收险(rejection risk)。

(8) 出口货物到中国香港包括九龙或澳门存仓火险责任扩展条款(fire risk extention clause for storage of cargo of destination hongkong including kowloon or macao)。



相关链接 11-5

物流赔偿责任险

随着物流企业的经营模式向第三方物流发展，物流企业在为客户提供越来越便利的一体化服务时，企业自身承载的风险也越来越大。传统的车险和货险早已不能适应现代物流企业的运作需求。

据了解，目前的物流企业采取的主要是一种代理投保的方式，即由货主出相应的保险费用，物流企业负责交纳。在与货主的合同中，大都规定了很多承运人的赔偿责任，在出现有关情况造成货物丢失、毁损时，保险公司一般只是就货物本身进行赔付，物流公司时常会受到较大数额的所谓经济损失的追讨。另外，物流公司还肩负着保证按时送达的责任，而实际上，因为意外因素延误运输时间的现象并不少见，这种情况并不在货物保险赔付条款之内，也只能由物流公司自己负责赔偿。而事实上，在物流过程中，所有涉及货物作业、监管的运作环节都有可能涉及风险的问题，而这种风险已经大大不同于传统货运业所面对的风险。

物流公司其实迫切地需要一种专业的险种，为其分担在物流运作过程中所承担的运输责任。同时，也希望能有一种针对长途、短途、固定区域极短途运输等不同情况的更为细化的保险模式尽快出现。

从险种的划分上来说，物流保险与以往的货物保险应该属于两个体系，物流保险并不

是货物保险的升级版。货物保险是财产险的一种，而物流保险则属于责任险，货物保险保的是货物本身，而物流保险担保的是承运商的责任。在投保了物流保险以后，将大大降低物流商经营的风险，但并不意味着可以不再投保货物保险。

尽管目前国内还没有保险公司开展专门的物流保险业务，但是，相信在不久的将来，保险公司会推出“物流赔偿责任险”，物流企业可以借助物流保险，减轻货损赔偿压力，实现良好的发展。



相关链接 11-6

保险新动态

最新修订的《中华人民共和国保险法》于2009年1月1日起实施。美国过去行之多年的单一货物保险条款格式发生了重大变化。2004年起，美国推出新的“美国协会货物保险条款”（AICC 2004）。中国贸易商在中美贸易中特别需要正确运用该保险条款以保障自身的利益。

11.3 国际货运代理的责任保险

国际货运代理的责任保险，通常是为了弥补国际货物运输方面所带来的风险。这种风险不仅来源于运输本身，而且来源于完成运输的许多环节当中，如运输合同、仓储合同、保险合同的签订、操作、报关、管货，向承运人索赔和保留索赔权的合理程序，签发单证、付款手续等。

上述这些经营项目一般都是由国际货运代理来履行的。一个错误的指示、一个错误的地址，往往都会给国际货运代理带来非常严重的后果和巨大的经济损失，因此，国际货运代理有必要投保自己的责任险。另外，当国际货运代理以承运人身份出现时，不仅有权要求合理的责任限制，而且其经营风险还可通过投保责任险而获得赔偿。

11.3.1 国际货运代理责任保险的产生

国际货运代理所承担的责任风险主要产生于以下三种情况。

（1）国际货运代理本身的过失。国际货运代理未能履行代理义务，或在使用自有运输工具进行运输出现事故的情况下，无权向任何人追索。

（2）分包人的过失。在“背对背”签约的情况下，责任的产生往往是由于分包人的行为或遗漏，而国际货运代理没有任何过错。此时，从理论上讲国际货运代理有充分的追索权，但复杂的实际情况却使其无法全部甚至部分地从责任人处得到补偿，如海运(或陆运)承运人破产。

（3）保险责任不合理。在“不同情况的保险”责任下，单证不是“背对背”的，而是规定了不同的责任限制，从而使分包人或责任小于国际货运代理或免责。

上述三种情况所涉及的风险，国际货运代理都可以通过投保责任险，从不同的渠道得到保险的赔偿。

11.3.2 国际货运代理责任保险的内容

国际货运代理投保责任保险的内容，取决于因其过失或疏忽所导致的风险损失。主要包括以下几个方面。

货运代理自身的过失。错误与遗漏，虽有指示但未能投保或投保类别有误；迟延报关或报关单内容缮制有误；发运到错误的目的地；选择运输工具有误；选择承运人有误；再次出口未办理退还关税和其他税务的必要手续，保留向船方、港方、国内储运部门、承运单位及有关部门追偿权的遗漏；不顾保单有关说明而产生的遗漏；所交货物违反保单说明。

仓库保管中的疏忽。在港口或外地中转库(包括货运代理自己拥有的仓库，或租用和委托暂存其他单位的仓库、场地)监卸、监装和储存保管工作中代运的疏忽过失。

货损货差责任不清。在与港口储运部门或内地收货单位各方交接货物时，数量短少、残损责任不清，最后由国际货运代理承担的责任。

迟延或未授权发货，如部分货物未发运；港口提货不及时；未及时通知收货人提货；违反指示交货或未经授权发货；交货但未收取货款(以交货付款条件成交时)。

11.3.3 国际货运代理责任保险的方式

国际货运代理投保责任保险时，主要有以下几种方式供选择，即有限责任保险、完全法律责任保险、最高责任保险、集体保险制度。国际货运代理根据自己的情况，选择适合自己的方式进行投保。

1. 国际货运代理的有限责任保险

国际货运代理仅按其本身规定的责任范围对其有限责任投保，国际货运代理的有限责任保险主要分为以下三种类型。

(1) 根据国际货运代理协会标准交易条件确定的国际货运代理责任范围，国际货运代理可选择只对其有限责任投保。

(2) 国际货运代理也可接受保险公司的免赔额，这将意味着，免赔额部分的损失须由国际货运代理承担。保单中订立免赔额条款的目的是：一方面，使投保人在增强责任心、减少事故发生的同时，从中享受到交纳较低保险费的好处；另一方面，保险人可避免处理大量的小额赔款案件，节省双方的保险理赔费用，这对双方均有益。免赔部分越大，保险险费越低，但对投保人来说却存在下述风险，即对低于免赔额的索赔，均由国际货运代理支付，这样当它面对多起小额索赔时，就会承担总额非常大的损失，而且有可能根本无法从保险人处得到赔偿。

(3) 国际货运代理还可通过缩小保险范围来降低其保险费，只要过去的理赔处理经验证明这是合理的。但意料之外的超出范围的大额索赔可能会使其蒙受巨大损失。

2. 国际货运代理的完全法律责任保险

国际货运代理按其所从事的业务范围、应承担的法律责任进行投保。根据国际货运代理协会标准交易条件确定的国际货运代理责任范围，国际货运代理可以选择有限责任投保，也可以选择完全责任投保。但有的国家的法院对国际货运代理协会标准交易条件中有

关责任的规定不予认定，所以，国际货运代理进行完全法律责任保险是十分必要的。

3. 国际货运代理的最高责任保险

在某些欧洲国家，有一种特种国际货运代理责任保险体制被广泛采用，即所谓国际货运代理的最高责任保险(Top-up Liability Insurance Cover of an International Freight Forwarder)。在这种体制下，对于超过确定范围以外的责任，国际货运代理必须为客户提供“最高”保险，即向货物保险人支付一笔额外的保险费用。这种体制尽管对国际货运代理及客户都有利，但目前仅在欧洲流行。

4. 国际货运代理的集体保险制度

在某些国家，国际货运代理协会设立了集体保险制度，向其会员组织提供责任保险。这种集体保险制度既有利也有弊。其优点是使该协会能够代表其成员协商而得到一个有利的保险费率；并使该协会避免要求其成员进行一个标准的、最小限度的保险，并依此标准进行规范的文档记录。这种制度的缺点是，一旦推行一个标准的保险费率，就等于高效率的国际货运代理对其低效率的同行进行补贴，从而影响其改进风险管理、索赔控制的积极性；同时使其成员失去协会的内部信息，而该信息可能为竞争者所利用。

11.3.4 国际货运代理投保责任保险的主要渠道

(1) 所有西方国家和某些东方国家的商业保险公司，可以办理国际货运代理责任险。

(2) 伦敦的劳埃德保险公司，通过辛迪加体制，每个公司均承担一个分保险，虽然该公司相当专业，但市场仍分为海事与非海事，并且只能通过其保险经纪人获得保险。

(3) 互保协会投保责任险。这是一个具有共同利益的运输经纪人，为满足其特殊需要而组成的集体性机构。另外一种是，通过保险经纪人(其自身并不能提供保险)，可为国际货运代理选择可承保责任险的保险公司，并能代表国际货运代理与保险人进行谈判，还可提供损失预防、风险管理、索赔程度等方面的咨询，并根据国际货运代理协会标准交易条件来解决国际货运代理的经济、货运、保险及法律等问题。

11.3.5 国际货运代理责任保险的除外责任

虽然国际货运代理的责任可以通过投保责任保险将风险事先转移，但作为国际货运代理必须清楚地懂得，投保了责任保险并不意味着保险公司将承保所有的风险，因此绝不可误认为在任何情况下，发生任何事故，即使自己有责任但也不必承担任何风险与责任，统统由保险公司承担，这种想法是错误的。事实上，保单中往往都有除外条款，即保险公司不予承保，所以要特别注意阅读保单中的除外条款，并加以认真地研究和考虑。另外，保单中同时订有要求投保人履行的义务条款，如投保人未尽其义务，也会导致保险公司不予赔偿的后果。

适用于各种保险，包括责任保险的保单中，除外条款和限制通常有以下几个。

(1) 在承保期间以外发生的危险或事故不予承保或索赔时间超过承保条例或法律规定的时效。

(2) 保险合同或保险公司条例中所规定的除外条款，以及不在承保范围内的国际货运代理的损失。



（3）违法行为造成的后果，如运输毒品、枪支、弹药、走私物品或一些国家禁止的物品。

（4）蓄意或故意行为，如倒签提单、预借提单引起的损失。

（5）战争、入侵、外敌、敌对行为(不论是否宣战)、内战、反叛、革命、起义、军事，或武装侵占、罢工、停业、暴动、骚乱、戒严和没收、充公、征购等的任何后果，以及为执行任何政府、公众或地方权威的指令而造成的任何损失或损害。

（6）任何由核燃料或核燃料爆炸所致核废料产生的离子辐射或放射性污染，所导致、引起或可归咎于此的任何财产灭失、摧毁、毁坏或损失及费用，不论直接或间接，还是作为其后果的损失。

（7）超出保险合同关于赔偿限额规定的部分。

（8）事先未征求保险公司的意见，擅自赔付对方，亦可能从保险公司得不到赔偿或得不到全部赔偿。例如，当货物发生残损后，国际货运代理自认为是自己的责任，未征求保险公司的意见，自作主张赔付给对方。如事后证明不属或不完全属国际货运代理的责任，保险公司将不承担或仅承担其应负责的部分损失。

11.4 国际货运保险索赔的程序

11.4.1 提出索赔申请

保险索赔可分为以下两种情况。

（1）属于出口货物遭受损失，国外进口方向保险单所载明的国外理赔代理人提出索赔申请。

保险公司在世界各主要港口和城市，设有委托国外检验代理人和理赔代理人两种机构。前者负责检验货物损失，收货人取得检验报告后，附同其他单证，自行向出单公司索赔；后者可在授权的一定金额内，直接处理赔案，就地给付赔款。

（2）属于进口货物遭受损失，国内进口方向保险公司提出索赔申请。

当进口货物运抵港口或内地后发现有残损短缺时，应立即通知当地保险公司，会同当地商检部门联合进行检验。若经确定属于保险责任范围的损失，则由当地保险公司出具进口货物残短检验报告。同时，凡对于涉及国外发货人、承运人、港务局、铁路或其他第三者所造成的货损事故责任，只要由收货人办妥向上述责任方追偿的手续，保险公司即予赔款。

对于属于国外发货人的有关质量、规格责任问题，根据保险公司条款规定，保险公司不负赔偿责任，而应由收货人请商检机构出具公证检验书，然后由收货单位通过外贸公司向发货人提出索赔。

收货人向保险公司办理索赔，可按下列途径进行：海运进口货物的损失，向卸货港保险公司索赔。

11.4.2 审定责任进行赔付

被保险人在办妥有关索赔手续和提供齐全的单证后，即可等待保险公司审定责任，给

付赔款。在我国，保险公司的赔款方式有两种：一是直接赔付给收货单位；二是集中赔付给各有关外贸公司，再由各外贸公司与各订货单位进行结算。

11.5　国际贸易中对海运信用风险的防范

11.5.1　海运信用风险

在国际贸易中，海运信用风险是指货物在海运过程中各个中间环节可能出现的各种欺诈行为，包括文件欺诈、提单欺诈、集装箱欺诈、租船合同欺诈、船舶欺诈、船公司欺诈、海运保险欺诈等，具有极大的危害性。

国际贸易的成交涉及几方面的当事人，包括买方、卖方、经纪人、代理人、船方、承租人、船长或船员、保险公司或银行。这些当事人的一方或几方根据其从表面上为另一方当事人履行的某项特定贸易、运输和财务义务，利用欺诈手段，诱使对方当事人做出错误判断，而不正当地、非法地从另一方当事人那里获取金钱、货物，就构成海事欺诈。

现今，国际贸易绝大部分是以银行跟单信用证的方式进行财务结算的，买方与卖方在完成买卖合同后，按合同规定买方要向银行申请开出以卖方为受益人的信用证，保证一旦银行收到卖方的出口单据文件(包括装船提单、保险单及发票等)，就向卖方付款。卖方收到信用证，即可安排生产；生产完成后即可装船，拿到装船提单连同其他有关单据即可结汇；而买方在船抵达目的港后即可凭提单提货，若有货损货差则可凭保险单向保险公司索赔，所有的权利与卖方一样，此时，买方就会发觉这与见货付款一样可以令人放心。可一旦其中一个环节出了问题，出现了假单证，当事人一方就可能蒙受巨大损失。

另外，大量的国家对船舶实行开放式登记，船方只要支付少量的手续费就可使船舶拥有合法的身份，许多不适航船也就能够在海上自由航行、招摇撞骗。可以说，正是信用证制度和船舶登记制度被诈骗者钻空子，才使海事欺诈事件不断发生，出现海运信用风险。

11.5.2　风险防范措施

面对上述海事欺诈手段，最根本的对策就是积极预防、及时补救。主要还是靠贸易当事人，在交易中采取商业风险防范措施。主要包括以下几个方面。

1. 做好商业资信调查

预防海事欺诈，还要充分利用现代信息技术，减少海事欺诈的发生。这就要求外贸、航运企业除了尽快提高自己的业务水平外，还要认真考虑建立自己的一套有效的信息情报网络，建立信息渠道。

在国际贸易中，当事人在订立合同前，未能充分利用可得的情报并进行详尽的调查，被认为是导致海事欺诈发生的根本原因。从东方国际保理中心所办理的欺诈案件中可以看出，在有些情况下，只要了解一下未来的贸易伙伴的资信能力和履约信用，或者船舶的现状、下落所在、运载特殊货物的能力等，就完全可以防止欺诈的发生。

2. 强化合同规范化管理

双方的责任一定要在合同中明确规定，合同用语要严谨、准确、前后一致。要加强公章、合同的管理，杜绝乱盖公章、空白合同书到处飞的现象。也要抵住“低价、特殊优惠、回扣”的诱惑，切记天下没有免费的午餐。要做到这点，企业应培养自己的高素质的谈判代表，他们要廉洁奉公，要懂法律、经济、航运等方面的知识，有较长的工作经验。

3. 减少中间环节、严格履行合同

合同一经签订，要妥善保存合同原件，保留与对方往来的信函、文件等，以备后用。合同生效后，己方就应根据合同条款履行约定的义务并保留履约的所有证据。因为，只有自己严格履行了义务，才能有力地向对方主张权利；有了先行履约的证据，才有胜诉的可能。要保持合同顺畅履行，警惕对方变更合同条款的请求，更不能允许中间商的随便介入，中间环节越多，产生风险的机会也就越多。

4. 严格审查单证

现代办公技术的发展和普及，使得单证造假变得非常容易。付款前买方一定要严格审查议付单证，发现疑点要及时反映、认真对待、追根查底并争取予以改正，不要轻易放过。有些企业由于急需货物，认为小小的疑点无关紧要，收货后赶紧安排生产要紧，最终造成损失。

5. 杜绝预借提单、避免倒签提单

如果已迟延装货应如实告知对方，请求变更交货日期，切不可抱侥幸心理，随意出具保函，请求提单上的虚伪声明。有瑕疵的文件总是附有一定的潜在责任，即使不发生大的问题，自己的商誉也会大为损减。

6. 加强账款拖欠的追收

一旦发生账款拖欠要积极想办法追收，追收货款要根据具体情况，来决定是自己追收，还是委托第三方追收。如果公司较小，在拖欠方的国家没有自己公司的办事机构，最好的办法是委托专业的公司追收，主要有三方面的好处：由于是专业公司，效率高，可以赢得宝贵的时间；采取国际合作的方式成功率较高；有利于集中主要精力开展业务。

本章小结

货物在国际海运中可能遭受各种风险和损失。保险公司并不是对一切风险都予以承保，也不是对一切损失都予以赔偿。保险公司为了明确责任，将其承保的各类风险及各种损失的赔偿责任都在不同的险别中加以规定。海运货物保险条款所承保的险别，分为基本险别和附加险别两类。

海上保险事故处理方法中较多采用的是保险合同双方和第三人之间的索赔、理赔和追偿的和解方式。

国际货运代理投保责任险时，主要有以下几种方式供选择，即有限责任保险、完全法律责任保险、最高责任保险、集体保险制度。国际货运代理根据自己的情况，选择适合自己的方式进行投保，规避风险。



思考题

1. 简述国际货运代理责任保险投保方式。
2. 什么是保险人代位求偿原则？
3. 国际货运代理责任保险的除外责任包括哪些内容？
4. 国际货运代理投保责任保险有哪些主要渠道？
5. 如何防范国际贸易海运信用风险？



案例分析

一艘船装有2 000包水泥，10月15日在航行途中遭遇暴风雨，船舱浸水，放在底层的200包水泥，遭水泡，失去商业价值。这种损失在平安险别下，保险公司对这种部分损失（有自然灾害）不负赔偿责任。10月25日船后来又发生触礁的意外事故，船身受损，船体裂缝，又进了水，使底层的300包水泥受损。货方投保了平安险。对意外事故下的这部分损失，保险公司负责赔偿的。

问题：保险公司对这两部分的损失赔不赔？是赔一部分、还是全赔？如果赔一部分，赔哪一部分？如果是全赔，又为什么？有什么根据？要赔偿多少水泥？

第12章　货损事故处理

【本章要点】

本章主要介绍海运货运事故产生的种类及原因，海运货损货差责任界定的原则，货损事故的责任界定、承运人的责任与免责条款、责任划分、索赔原则及索赔的一般程序、索赔手续与索赔单证等内容，货损事故理赔流程，能准确有效地处理有关货损货差事故。



华顺号轮船的舱底结构特殊，不适宜装载使用抓斗卸货的货物。该轮装运煤炭到达广州港，港方使用25吨抓力的抓斗卸货，结果发生事故使抓斗和舱底受损。港方在没有查明原因的情况下，再次使用同样的抓斗继续卸货，发生了第二次事故。海事法院认为船方没有将船舶舱底结构的特殊情况告知港方，商定安全的卸货方式，应对第一次事故负责，港方在没有查明事故原因的情况下，盲目地继续作业，扩大了损失，应对第二次事故负责。但两次事故造成的损失无法分清，应由双方各负50%责任。

试问：你认为法院的判决是否正确，为什么？

12.1 货损事故概述

12.1.1 货损事故种类及原因

海上货损主要表现形式是货物灭失或损坏。对承运人和租船人来说，掌握货损产生的原因是十分重要的。货物灭失或损坏产生的原因，主要有以下几个方面。

1. 积载不当

正确积载是承运人的主要义务之一，在英国法下，承运人未能履行该项义务，构成船舶不适航的，需对其后果承担责任。发生货损后，应调查承运人在积载上是否遵守了以下原则。

1）是否合理安排配载顺序

在货物种类较多、包装规格繁杂、批量大小不一且有多个装卸港的情况下，配置货物时，必须按照合理的顺序进行配载，保证顺利装卸，避免因配载顺序不合理导致的装卸延迟、倒载及由此产生的货损货差。

2）合理安排货物舱位

在进行配舱时，应考虑各类货物的性质、包装情况等，为货物安排一个合理的舱位。各类货物配舱应把握以下原则：上轻、清，下重、沉，上脆弱，下牢固；包装小、软的货物配在艏艉，大、硬、坚的货物配在中部；考虑装卸条件和工艺。

3）合理隔离忌装货物

所谓忌装货物是指那些因理化性质相互抵触，或对运输条件有不同特殊要求，不宜混装在同一货舱，或者不能相邻堆积的货物。违反忌装原则，轻者会降低或丧失其使用价值，严重者还会引起燃烧、爆炸等重大事故。

4）合理堆码

合理堆码对保证货运质量意义重大。不同货物堆码时应遵守不同原则。

（1）袋装货物堆码时应注意：第一，货物通风；第二，货垛稳固；第三，充分利用舱位。

（2）箱装、桶装货物堆码时应注意：第一，货堆稳固；第二，防止压损；第三，注意“请勿倒置”、吊装点等警告标志。

(3) 捆包货物堆码时，应分情况合理堆码。捆装钢材、金属锭类货物，单件重，又不怕挤压，应平铺舱底，但不能横向堆码，以免船舶横摇时撞坏船体；卷钢、盘园、电缆等捆卷货物应使其滚动方向与船舶艏艉方向一致地靠紧堆码并固定塞紧；其他不怕挤压的轻捆包货物可放置在不规则的舱位。

(4) 大型机械、设备、车辆等堆码时应注意：第一，舱位吃寸足够；第二，安全符合足够；第三，绑扎足够。

5) 合理衬垫

合理衬垫是保证船货安全的重要措施之一，承运人需对衬垫不当导致的货物损失承担责任。衬垫材料和衬垫方法应根据货物品种、包装性质、航线条件等情况决定。

6) 合理隔票

隔票是为加快装卸速度、防止错卸漏卸事故，而对不同卸货港的不同提单下的同种包装货物采取的分割措施。隔票可以使用绳网、帆布、草席，或其他标记方法。

2. 货舱不适货及货舱设备不符合要求

保证船舶货舱适货是承运人主要合同义务之一。货舱适货，是要求货舱清洁、干燥、无异味、无害虫、水密和设备完好。货舱不适货和设备不符合要求主要表现在以下方面。

1) 货舱不适货

装货前，货舱状况不适合所装货物的要求，若勉强装货，势必造成货物污染、受潮、串味等货损事故。

2) 设备不符合要求

如舱内护板有缺陷；污水沟或污水井不畅通；通风设备控制失灵；人孔盖、舱口等漏水；舱内管理渗漏等，均是造成货损事故的原因。

3. 装卸作业产生货损事故

在装卸作业中，除由于船舶吊货设备不良造成的货损事故由船方负责外，其他的一般应有装卸公司负责，但运输合同责任方仍需承担连带责任。

4. 运输途中保管不当

运输途中货物保管工作的内容较多，不当的保管主要表现有：①货舱通风不当，造成舱内产生大量汗水、缺氧或聚集大量有害气体，引起货物受潮、发霉或积热不散引起货物自燃等事故；②防水、排水、绑扎、加固等措施不及时，造成污水外溢，使货物遭受损失，此外，船舶在大风浪航行时，椽笔摇摆加剧，货物绑扎索具极易松动，如不及时检查、加固，可能引起货物倒塌或移动，甚至危及船舶安全；③对冷藏货物、危险货物、特殊货物的检查和管理疏忽大意。

5. 托运人原因

由于货物本身的特性或潜在缺陷造成的货损，以及托运人申报不实、包装不当导致的货损事故，如货物包装的潜在缺陷或外部包装完整，而实际货物品名、数量与包装上的不符；标志脱落；货物自身变质；动植物病死等引起的货损事故。

6. 不可抗力的原因

海上航行遇恶劣海况，如外板、甲板、舱口等水密设备遭受破坏，引起舱内进水、货

物被淹；或因天气恶劣，无法进行正常通风，造成舱内货物严重汗湿、霉烂等，均属于不可抗力的原因引起的货损事故。

海上货损事故的种类及产生原因见表 12－1。

表 12－1 海上货损事故的种类及产生原因

种 类	产生原因
短少的原因	标志不清、误装误卸、理货错误、包装不良或损坏、盗窃、泄漏或蒸发等
全损的原因	船只沉没、触礁、火灾、抛货、遗失、政府行为、盗窃、海盗、战争行为等
破损的原因	积载不当、装卸不当等
淡水水湿的原因	雨雪中装卸货物、救火过程造成的货损、舱内管系泄漏等
海水水湿的原因	海上风浪、船体破损、压载舱漏水等
汗湿的原因	通风不良、衬垫或隔离不当、积载不当等
污染的原因	混载、衬垫或隔离不充足等
腐烂变质的原因	积载不当、舱温或通风控制不当、制冷设备故障、货物本身原因等
混票的原因	标志不清、隔票不充分、倒垛、积载不当等
烧损的原因	货物自燃、火灾、漏电、温度过高、货物本身性质问题等

12.1.2 货损事故处理流程

发生国际货损事故，应以积极的态度认真处理，努力将损失降低到最低限度。航运公司应制定明确的“货损事故处理工作规定”，说明货损事故处理有关工作流程。

1. 目的

明确处理货损事故的工作流程、分工职责，确保海事处理工作有条不紊地进行，提高处理海事的能力，减少海事损失。

2. 适用范围

适用于海洋运输船舶发生的海损事故的处理工作。

3. 工作流程与职责

（1）船舶发生海损事故后，应立即向上一级公司或部门总调度室报告。总调度室立即通知船舶所属公司和上一级公司领导和有关部门。

（2）船舶所属公司航运处理赔科填写出险通知书，向保险公司备案。对重大海事事故，应征求保险公司的处理意见，必要时保险公司要派员到现场协助处理。

（3）船公司接获海事信息后，应立即部署抢救措施。组织有关部门负责抢救、调查取证、收集有关资料，加强同船舶、港口现场的联系，随时掌握情况，尽量采取适当措施减少损失。

（4）海事发生的有关费用，统一由公司财务部门垫付，结案后由公司理赔科统一向保险公司索赔。

（5）公司理赔科负责联系保险公司，处理船岸有关理赔事宜，必要时应参与调查取证工作。

（6）海事处理以船公司为主，集团公司或上级部门负责协助指导。

（7）涉外海事处理，由集团公司或上级部门牵头、船公司派人协调处理。

12.2　货损事故的责任

12.2.1　托运人的责任

托运人需承担以下责任(shipper's liabilities)。

（1）包装和申报不正确。由于包装不良或提供货物品名、标志、件数、重量、体积不正确，对承运人造成损失的，托运人应当负赔偿责任。

（2）货运手续、单证不完备。托运人没有及时向港口、海关、检验检疫等主管机关办理货物运输所需的各项手续，并将已办理各项手续的单证及时、准确地送交承运人，使承运人利益受到损害的，托运人应当负赔偿责任。

（3）对危险货物处理不当的责任。托运人托运危险货物，没有做到依照海上危险货物运输的规定，妥善包装、粘贴危险品标志和标签，向承运人提供预防措施，造成承运人受到受害，托运人应当负赔偿责任。

（4）过失赔偿责任。托运人对其受雇人、代理人的过失，造成对承运人、实际承运人所遭受损失或者船舶遭受的损坏负赔偿责任。

12.2.2　承运人的责任

承运人需要承担以下责任(carrier's liabilities)。

1. 承运人的责任与免责条款

海上货物运输合同规定了承运人和托运人的权利和义务，但是由于海上货物运输具有特殊的风险，所以我国《海商法》及《海牙规则》都规定了承运人的免责条款。在海上货物运输中如果货物发生灭失或损坏，承运人就必须对此做出解释，这种解释就是证明承运人是否履行了法定的义务，是否可以援引免责条款。

船长作为承运人的代表，在履行海上货物运输合同中起着重要的作用。发生货损货差事件，船长应知道相关的操作程序，在产生纠纷和争议之前，能及时地收集到相关的现场证据。

1）承运人的责任

船长应该明确承运人的基本义务和责任，就是谨慎处理使船舶适航，恪尽职守，照管货物，不要绕航。

（1）提供适航的船舶。承运人在船舶开航前和开航当时，应当谨慎处理，使船舶处于适航状态，妥善配备船员、装备船舶和配备供应品，并使货舱、冷藏舱和其他载货空间适于并能安全接受、载运和保管货物。

① 所谓适航的船舶，就是能够抵御通常的海上风险，或是在通常的航海环境中，不会对货物产生危险或损坏的船舶。

② 一个恪职尽责的承运人，应该在航次开始前，对船舶进行仔细的检查，看是否存在缺陷，如果存在缺陷，那么在船舶开航前应该消除缺陷。

③ 对船舶的仔细检查是指对船舶定期的适当而全面的检查，包括船上的维修保养工作、操作规程、船舶管理及常规命令等。作为承运人代表的船长，必须对船舶进行完善的管理，组织船员进行各种检查工作和维修保养工作，并认真地做好各种记录，这些记录包括各种日志、工作计划、每日工作记录和各种报告表等。一旦发生了关于船舶适航性的纠纷，承运人和船长就能够提出以上证据，证明承运人为使船舶适航已做到了谨慎处理。

（2）恪尽职守照管货物的责任。我国《海商法》及《海牙规则》的规定为，承运人应当妥善地装载、搬移、积载、运输、照料和卸载所运货物。承运人恪尽职守照管货物的义务，是从接受货物开始直到交付货物为止，在这期间承运人必须做好一切必要的工作，确保将货物能以接收时的良好状况交付给收货人。

在运输途中，船长对货物的照管负有完全的责任，对装卸作业也负有完全的责任。所以在装卸作业中，必须对作业中的非正常情况做好记录，尽量得到有关当事人的签认，并且应当拍照或摄制录像带，所有这些记录都将是极有证据价值的。为了避免在货物出现灭失或损坏时承担责任，承运人就必须通过准确而详细的记录和现场证据，证明自己已履行了充分恰当、谨慎地照管货物的义务。

（3）不得绕航的责任。我国《海商法》及《海牙规则》都作了规定，承运人应当按照约定的或习惯的或地理上的航线将货物运往卸货港，船舶在海上为救助或企图救助人命或者财产而发生的绕航或其他合理的绕航，不属于违反前款规定的行为。

2）承运人的免责条款

在明确了承运人的责任后，就应该明确承运人的免责是什么。规定承运人责任的目的就是以“相似的良好状况”交付货物，但由于海上货物运输的特殊风险，法律又规定了承运人的免责，即由于非承运人所能控制的或不可抗力的原因所造成的货物灭失或损坏，承运人可以被免除以“相似的良好状况”交付货物的责任。

我国《海商法》及《海牙规则》对承运人的免责做出了明确的规定，即由于下列原因造成货物的灭失或损坏，承运人不负赔偿责任。这包括驾驶船舶或管理船舶中的过失、火灾、天灾或海难、战争、政府行为、罢工、救助人命或财产、货主的行为、货物的特性及包装缺陷。

当货主对货物的灭失或损坏提出索赔时，承运人要想抗辩索赔，就必须首先证明已谨慎处理使船舶适航，已适当地保管和照料了货物，并且没有发生绕航，然后才可援引免责条款。即承运人履行责任条款是援引免责的前提和基础，同时承运人在援引免责条款时，还必须对免责的原因和事实负有举证责任。

从相关仲裁和诉讼案例看，对承运人的免责有越来越严格的限制。所以在考虑援引免责条款时，应注意以下几点：承运人绝不能过分地依赖免责条款，因为对免责条款的解释是狭义的；承运人应不断地从经验和案例中吸取教训，因为免责的范围在不断地缩小；承运人只有在保证船舶适航、照料货物和防止货物发生灭失损坏方面做了一切可能做的事情后，免责条款才能对承运人有所帮助；承运人在援引免责条款时，负有完全的举证责任。

尽管承运人援引免责条款抗辩索赔是十分困难的，但是只要承运人能提出一套有价值的证据，抗辩取胜的机会还是很大的，这样的案例也有很多。所以，船长在了解了承运人

的责任条款、免责条款及两者的关系后，在实际工作中的重要任务就是收集证据，以下几点可供船长在船舶管理及收集证据时参考。

（1）船舶证书。是船舶遵守国际公约、国家规定和船级社规范的书面证明，也是船舶适航适货的重要证明，所以必须保持各种船舶证书的有效性。关于证书的有效性，要注意证书的有效期；在有效期内按规定进行的各种检验并有签证，及时消除检验报告中的遗留项目，证书要齐全。

（2）船舶日志。包括航海日志、轮机日志和电台日志，这些日志具有重要的证据价值，所以对船舶日志的良好记录和有序保管，无论在作证方面还是给法官和仲裁员的印象方面，都将起到积极的作用。

（3）各种记录。在做各种记录时，一定注意是事实记录，是客观的、实事求是的，而不要加入个人观点及推理。这些记录包括检验、维修保养、各种测量及操作（如温度、污水、通风、排水等）、装卸货事实记录、各种检查记录（如检查货物、舱盖、货舱、绑扎等），尤其应做好舱盖开关及封舱的操作记录。此外，还应对与租船人、货主、代理、装卸工人及其他与作业有关的人员间联系交涉的情况做好记录。

（4）要注意收集和保存以下检验报告及单证：验舱证书、货物证书、水质检验报告、大副收据、配载图、舱单及有关货物或船舶设备的检验报告。

（5）视听资料。包括录音带、照片和录像带，这些视听资料具有很高的证据价值。

（6）海事声明和事故报告。船舶在遭遇暴风雨、台风、大风巨浪、雷电、地震、海啸、迷雾、冰山、进入冰区或因其他非常的自然力造成船货损失，船长采取了一切可能的措施仍不能避免损失时。船舶在战胜自然灾害到达第一港后，应立即向有关机构递交海事声明及航海日志摘要并获得签证。

当船舶发生事故造成船货损失时，船长必须准备一份事故报告，并递交有关当局签证。船长在编写事故报告时，仅限于对客观情况进行叙述，应避免对事故发生的原因发表意见，因为船长的意见对事故的调查和定性是非常重要的，所以船长在事故报告中过早地发表意见，往往会使承运人在抗辩中处于被动或不利地位。

2. 国际多式联运经营人责任

国际多式联运经营人责任（international multimodal operator's liabilities）包括以下几项。

（1）同一责任制（uniform liability system）。是联运经营人对货物损害责任的一种赔偿责任制度。按照这种制度，统一由签发联运提单的承运人对货主负全程运输责任，即货损货差不论发生在哪一个运输阶段，都按同一的责任内容负责。如果能查清发生损害的运输阶段，联运承运人在赔偿以后，可以向该段运输的实际承运人追偿。

（2）网状责任制（network liability system）。是联运经营人对货物损害责任的一种赔偿责任制度。按照这种制度，签发联运提单的承运人，虽然对货方仍负全程运输的责任，但遇损害赔偿不像同一责任制那样，而是按发生损害的运输阶段的责任内容负责。例如，损害发生在海上运输阶段，按国际货运规则办理；如发生在铁路或公路运输阶段，则按有关国际法或国内法处理。

12.2.3 保险人的责任

保险人的责任(insurancer's liabilities)是指在投保货运保险条件下，货运损失属于保险责任范围内的损失的，保险人负赔偿责任；如果货运损失不属于保险责任范围内的损失的，保险人不负赔偿责任。

保险人对货运损失究竟赔还是不赔，受损一方究竟能不能获得赔偿，情况往往是比较复杂的，在各方都充分维护自身利益的博弈中，它需要有关当事人或代理人具有高度的职业道德、职业精神和丰富的专业知识和经验，去察看现场、去认识、去甄别和判断，积极维护当事人或委托人的正当权益。如果不能够这样，往往会使当事人或委托人的正当权益遭受不应有的损失。

12.2.4 第三者的责任

第三者的责任是指货运代理的赔偿责任。货运代理协会一般条款规定的赔偿原则有两个方面：一是赔偿责任原则，二是赔偿责任限制。

1. 赔偿责任原则

收货人在收到货物，发现货物灭失或损害，并能证明该灭失或损害是由货运代理人过失造成时，即向货运代理提出索赔，一般情况下，索赔通知的提出不超过货到后7天，否则，就作为货运代理已完成交货义务。货运代理基本赔偿原则包括以下几项。

(1) 如果货物交接地点的市价与发票金额有差别，但又无法确定其差额，则按发票金额赔偿。

(2) 对古玩、无实际价值货物其他特殊价值的，不予赔偿(除非作特殊声明并支付了相应费用)。

(3) 对托运货物运费、海关税收及其他费用负责赔偿，但不赔偿进一步的损失。

(4) 对货物的部分灭失或损害则按比例赔偿。

(5) 如货物在应交付日7天内仍未交付，则构成延误交货，货运代理应赔偿因延误而可能引起的直接后果和合理费用。

2. 赔偿责任限制

从现有的国际公约来看，有的采用单一标准的赔偿方法，有的采用双重标准的赔偿方法，对国际货运代理人的赔偿方法也应同样如此，但实际做法不一，差异较大。

12.3 索　　赔

12.3.1 索赔人

保险索赔可分为以下两种情况。

(1) 如果属于出口货物遭受损失，国外进口方是索赔人，由国外的进口方收货人去向保险单所载明的国外理赔代理人提出索赔申请。

保险公司在世界各主要港口和城市，一般设有理赔代理人。收货人取得检验报告后，

附同其他单证，自行向保险单出单公司索赔。

（2）如果属于国内进口货物遭受损失，国内进口方是索赔人，由他向保险公司提出索赔申请。

当进口货物运抵港口或内地后发现有残损短缺时，应立即通知当地保险公司，若确定属于保险责任范围的损失，则会同商检部门进行联检，出具《进口货物残短检验报告》进行追偿。

12.3.2 索赔原则

1. 提出索赔的原则

（1）以合同为依据原则。海上事故发生后，是否属保险责任范围、是否在保险期限内、保险赔偿金额多少、免赔额的确定、被保险人自负责任等均依据保险合同条款确定。

（2）合理原则。海上保险人在处理保险赔偿时，要以保险合同为依据并注意合理原则，因为海上保险合同条款不能概括所有情况。

（3）及时原则。海上保险的主要职能是提供经济补偿。保险事故发生后，保险人应迅速查勘、检验、定损，将保险赔偿及时送到被保险人手中。

2. 索赔途径与方法

1）索赔途径

货物发生质量、数量、重量、包装或安全、卫生等问题而需要索赔的，一般可通过以下几种途径。

（1）报请出入境检验检疫机构检验并出具检验证书，作为索赔的依据。

（2）报告外贸公司，由外贸公司与外商联系，通过买卖双方友好协商解决。

（3）根据运输部门签发的单证，如理货溢缺单、海运事故记录等向有关责任方索赔。

（4）国外来人共同开箱检验或指导安装和负责调试的，现场发现质量问题后，由双方现场代表做出记录，做好会签或备忘录，然后通过双方友好协商解决。处理结果报告进口公司及出入境检验检疫机构。

（5）按照正常途径解决不了时，可按照合同规定，通过仲裁解决。

（6）通过诉讼方式解决。其他途径都不能解决时，不得已只有诉诸法律解决。

2）索赔方法

一般索赔对象可分为发货人(卖方)、承运人(船方)、保险人和装卸人四个方面，可通过外贸经营单位或外贸运输部门向有关责任方索赔。

（1）品质、规格、性能、效能等不符合贸易合同规定，重量、数量短少，包装不良或货物残损属于国外发货人责任的，以及残损短少属于国外保险人责任的，须凭检验证书对外索赔。

（2）残损短少属于船方责任的，短卸数可凭船方在理货溢缺单上签证向承运人索赔，残损商品须凭检验证书对外索赔。

（3）残损短少属于国内运输或装卸部门责任的，可找国内运输装卸部门做出商务记录或残损短少签证，直接与有关责任方交涉索赔。

（4）残损短少属于国内保险公司承保范围内责任的，可向当地保险公司报请查勘并出

具报告，凭查勘报告向保险公司办理索赔。如保险公司对外有分保而需要检验证明的，可申请出入境检验检疫机构鉴定出证。

12.3.3 索赔的一般程序

货损事故出险的主要包括以下索赔程序。

1. 出险通知

无论货物运抵目的地以前出险或货物运抵目的地以后出险，被保险人/收货人一经获悉或发现保险货物受损，应立即通知保险人或保单载明的检验代理人。

2. 及时采取施救措施

被保险人/收货人有义务对受损货物及时采取合理的施救、整理措施，以避免损失扩大，将货损减小到最低程度。

3. 申请检验

被保险人/收货人应当及时申请保单载明的货损检验人进行货损检验。但对于整件短少的货损，以及货损数额很小，申请检验所花费的费用很可能高于货损本身金额的案件，被保险人/收货人可以不申请检验，而直接向责任方索取其书面签认的货损货差证明。

4. 向责任方提出索赔，保护追偿权

对于涉及第三者责任的货损，被保险人/收货人应立即向责任方索取责任方签认的货损货差证明，并以书面形式向责任方提出索赔，以保护保险人的追偿权益。

5. 收集并提交必要的索赔单证

为使索赔尽快得到处理，被保险人/收货人还应及时向保险人提交下列索赔必要单证：保险单或保险凭证正本；运输合同，包括海运提单、运单、邮单等；商业发票；装箱单、磅码单；向承运人或其他第三方的索赔函件；货损检验报告；海事报告或海事声明(如有)；承运人签认的货损货差证明；向保险人的索赔文件及清单；其他必要单证。

12.3.4 索赔手续与索赔单证

1. 办理索赔手续

1）保险索赔

(1) 拨打保险公司热线电话，索取受理号，并填写出险单传真保险公司，同时电话确认。询问保险公司是否派人现场察看。如保险公司要派人察看，则注意保留现场。

(2) 由承运人原因造成的货损事件，须向其索取货损货差证明。例如，因火灾造成的损失，应由消防部门出具证明。可能情况下，拍现场场面照片、相关物品等。

(3) 收集相关索赔单证：提单、索赔函、索赔证明等资料文件。

2）非保险索赔

(1) 确认货物发生货损货差责任后，于7日内填写索赔函传真责任方，并监督赔偿。

(2) 责任方需要收货方提供相关资料的，收货方应尽可能配合提供(如货物发票、书面索赔证明等)。

（3）经协商后，责任方同意赔偿，由责任方在索赔函上签名盖章予以确认。

2. 索赔单证

为使索赔尽快得到处理，被保险人/收货人应及时向保险人提交下列索赔必要单证。

（1）保险单或保险凭证正本。

（2）运输合同，包括海运提单、运单、邮单等。

（3）商业发票。

（4）装箱单、磅码单。

（5）向承运人或其他第三方的索赔函件。

（6）货损检验报告。

（7）海事报告或海事声明。

（8）承运人签认的货损货差证明。

（9）向保险人的索赔文件及清单。

（10）其他必要单证。

12.3.5 索赔权利的保全措施

1. 对保险人采取的保全措施

发生货损货差事件，受损方应及时向保险人提出索赔申请，提交索赔函，办理出险手续。例如，国外进口方在向国外理赔代理人提出索赔时，要提供下列单证：①保险单或保险凭证正本；②运输契约；③发票；④装箱单；⑤向承运人等第三者责任方请求补偿的函电或其他单证，以及证明被保险人已经履行应办的追偿手续等文件；⑥由国外保险代理人或由国外第三者公证机构出具的检验报告；⑦海事报告。海事造成的货物损失，一般均由保险公司赔付，船方不承担责任；⑧索赔函及货损货差证明；⑨索赔清单等。

2. 对承运人采取的保全措施

1）海事请求保全制度

海事请求保全在海商法领域中是一个重要课题，其作为海商法领域所特有的强制性财产保全措施，是保证海事请求权人所受损害得到赔偿的最有效的法律手段之一。我国《中华人民共和国海事诉讼法》第 12 条规定："海事请求保全是指海事法院根据海事请求人的申请，为保障其海事请求的实现，对被请求人的财产所采取的强制措施。"

海事请求保全强调保全的依据。申请海事法院进行海事请求保全措施所要求的法律关系较严，要求必须存在一方当事人对另一方当事人享有海事请求权的法律事实，而不仅是一般的债权债务关系。对于其他条件的要求则是宽松的，只要当事人间发生了海商法所调整的法律关系，且索赔事实已经发生，海事请求人即有权要求有管辖权的海事法院采取海事请求保全措施。

在海事请求保全中，扣押船舶的价值可能远远大于海事请求的数额。保全方法的灵活性、多样性旨在避免由于保全的方法不当而给被申请人造成不应有的损失，使保全措施的采取尽量做到适当地维护被申请人的正常生产经营活动和有利于纠纷的及时解决。

2）担保与扣船

如货损由承运人的过失所造成，证据充分，责任明确，且损害金额较大。受损方除按

照一般索赔程序办理各种手续外，为保证索赔得以顺利了结，可在船舶离港前采取保全措施，要求船方提供担保，否则，对船舶予以扣押，不予放行。担保分为现金担保、银行担保、担保函三种形式。

(1) 现金担保。是指由承运人或船东保赔协会汇给索赔人一定数额的现金作为担保，货损货差产生的索赔款项可在保证金内支付。

(2) 银行担保。是指由银行向索赔人出具的书面担保书。

(3) 担保函。是指由船东保赔协会向索赔人出具的书面担保书。如果受损方通过正常途经难以取得担保，则可采取扣船措施。即在责任方(承运人)未提供担保之前，向法院或有关当局申请扣押船舶，不准船舶离港。当然，采取扣船措施时，必须做到谨慎处理，防止因扣船措施不当产生不良影响、经济损失及不必要的法律纠纷。

3. 对发货人采取的保全措施

发生货损货差事件，受损方应及时向责任方(发货人)提出索赔申请，提交索赔函，办理赔偿手续。例如，对于属于国外发货人的有关质量、规格责任问题，根据保险公司条款规定，保险公司不负赔偿责任，而应由收货人请商检机构出具公证检验书，然后由收货单位通过外贸公司向发货人提出索赔。

国内进口方向保险公司提出索赔时，要提交下列单证：①进口发票；②提单或进出口货物到货通知书；③在最后目的地卸货记录。

若损失涉及发货人责任，须提供订货合同。如有发货人保函和船方批注，也应一并提供。若损失涉及船方责任，须提供卸货港口理货签证。如有船方批注，也一并提供。凡涉及发货人或船方责任，还需由商检部门进行鉴定出证。若损失涉及港口装卸及内陆、内河或铁路运输方责任，须提供责任方出具的货运记录(商务记录)及联检报告等。

4. 赔偿方式

被保险人在办妥有关索赔手续和提供齐全的单证后，即可等待保险人审定责任，给付赔款。在我国，保险人的赔款方式有两种：一是直接赔付给收货单位；二是集中赔付给各有关外贸公司，再由各外贸公司与各订货单位进行结算。

12.4 理　　赔

索赔与理赔是保险事故发生时一个问题两个角度的保险争议解决方式的法律用语。索赔是被保险人依据海上保险合同所享有的重要权利，当保险标的物发生海上保险合同项下的保险事故造成损失或对此损失负有责任时，被保险人有权向海上保险人要求赔偿或追偿。

被保险人在向海上保险人行使索赔权时应当履行相应的义务并遵守法定程序。理赔是保险人在知悉发生保险事故并调查确认法律责任归属后，审查索赔材料，做出赔付、部分赔付或拒赔等决定的法律行为。理赔是保险人应尽的保险义务，也是保险人完善经营管理的重要措施。理赔的主要程序包括以下几个。

1. 损失通知

当发生保险事故或保险责任范围内的损失时，被保险人应立即通知保险人。损失通知

是保险理赔的第一项程序。在船舶保险中，如其事故在国外，还应通知距离最近的保险代理人。

2. 查勘检验

保险人或其代理人获悉损失通知后应立即开展保险标的物损失的查勘检验工作。海上保险事故或损失发生在国外，查勘检验常由保险的代理或委托人进行。查勘检验作为海上保险理赔的一项重要内容，主要包括事故原因、救助工作、第三者责任取证、勘察报告和检验报告制作等。海上保险的检验是理赔实务中一项十分重要的工作，它确定保险标的物损失的责任归属、施救措施的合理性等。

在海上货物运输保险中，凡属保险责任的货损，收货人必须及时向承保的保险公司申请进行联合检验，包括以下两个步骤。

（1）港口联合检验。货物抵达目的港后发现货损时，收货人应及时通知保险公司，向商检部门申请联检，共同查明致损原因、损坏数量和程度，并编制港口联合检验报告或情况记录。

（2）异地联合检验。当货运转运至内陆收货人时，无论货物在港口卸货是否发现损坏，只要货物运抵目的地，发现有保险责任范围内短缺残损时，收货人可通过当地保险公司进行联合检验并编制联合检验报告。

通过货物检验后，理赔人员应据此确定货损责任的归属。货物“原残”是发货人的责任，属于保险条款的险外责任，保险人不负责赔偿。货物“船残”、“工残”或其他外来原因造成的损失，只要在承保期间内发生均属保险责任，保险人应予赔偿。

“原残”是指属发货人责任的货物残损，包括在生产、制造、加工、装配、整理和包装过程中的货损；发货港装船前堆存、转运过程中的货损；装货港理货公司出具例外单（exceptions list）批明短少损失，货物品质、包装和标志不符合合同规定或国家惯例及不适合远洋运输造成的残损。

“船残”是指属船方责任的货物残损。

“工残”是指属装卸公司或其他第三方责任的货物残损，包括装卸工人明显违章操作、粗暴搬运、不慎装卸、使用工具不当等造成货损；或在码头、仓库、堆场等处，因运输、堆存和保管不善所造成的货损。对货物损失的检验报告，国际上有统一的固定格式，通常用劳合社的检验报告格式，各国货物损失检验报告的内容基本相同。

检验申请人向保险人或其指定检验代理人申请检验时，应提供填写如下内容的必要单证：申请检验表、海运提单、货物发票、海事报告、保险单证、装箱单、理货单、货物的重量单等。

3. 核实保险案情

保险人收到代理人或委托人的检验报告后，还应向有关各方收集资料，并加以核实、补充和修正赔案的材料。

4. 分析理赔案情，确定责任

保险人应判断原因是否属保险责任，是否发生在保险期限内，索赔人是否具有可保利益，审查的有关单证有保险单证、事故检验报告、保险事故证明、保险标的施救和修理等方面文件。

5. 计算赔偿金额，支付保险赔偿

保险赔偿的计算，保险人通常依据索赔清单（statement of claim）。保险赔偿的计算可以由保险人自身进行，也可由其代理人计算或委托海损理赔人理算。

本 章 小 结

货损事故是国际海运中经常发生的，这就产生了受损方向责任方要求损害赔偿，责任方根据受损方提出的赔偿要求，进行处理索赔和理赔的工作，货损事故的索赔和理赔是一项十分重要的工作，应根据贸易合同、运输合同、双方订立的协议，并参照有关国际公约、航运惯例，正确处理货损事故。



思考题

1. 简述船公司货损事故处理工作流程。

2. 为争取抗辩取胜的机会，作为承运人的代表船长在船舶管理中收集的有价值证据是哪些？

3. 货损货差事件责任界定原则是怎样划分的？

4. 如何提出货损索赔？索赔程序及索赔途径包括哪些内容？

5. 货损理赔的主要程序包括哪些内容？



案例分析

全部损失与部分损失

货轮在海上航行时，某舱发生火灾，船长命令灌水施救。大火扑灭后，发现装载的纸张已烧毁一部分，未烧毁部分因灌水已无法使用，只能作为纸浆处理，损失原价值的80%。另有印花棉布，没有烧毁但因水渍造成损失，损失原价值的20%。这种情况下，纸张损失的80%、棉布损失的20%，他们都是部分损失吗？从数字上看，确实一个是80%、另一个是20%，似乎都是部分损失，其实不然。船货双方也由此产生争议。船方坚持都属于部分损失，货方坚持都属于全部损失。法院判决认为：保险业务中的全部损失，分为实际全损和推定全损。实际全损又分三种情况，一是全部损失，二是失去使用价值（如水泥变成水泥块），三是虽有使用价值，但已丧失原有的使用价值。从第一种情况看，纸张原来主要应作为印刷书报用的，现在只能作为纸浆造纸。因此，属于实际全损的第三种情况。印花棉布虽遭水渍，处理之后仍可作为棉布出售，原来用途未变，因此，只能作为部分损失。根据保险条款有关规定，第一种情况，纸张损失80%，应属于全部损失；第二种情况，棉布损失20%，则属于部分损失。

问题：法院判决是否正确，为什么？

附录　海牙规则

（一九二四年八月二十五日签订于布鲁塞尔）

第一条

本公约所用下列各词，含义如下：

(a)“承运人”包括与托运人订有运输合同的船舶所有人或租船人。

(b)“运输合同”仅适用于以提单或任何类似的物权证件进行有关海上货物运输的运输合同；在租船合同下或根据租船合同所签发的提单或任何物权证件，在它们成为制约承运人与凭证持有人之间的关系准则时，也包括在内。

(c)“货物”包括货物、制品、商品和任何种类的物品，但活牲畜以及在运输合同上载明装载于舱面上并且已经这样装运的货物除外。

(d)“船舶”是指用于海上货物运输的任何船舶。

(e)“货物运输”是指自货物装上船时起，至卸下船时止的一段期间。

第二条

除遵照第六条规定外，每个海上货物运输合同的承运人，对有关货物的装载、搬运、配载、运送、保管、照料和卸载，都应按照下列规定承担责任和义务，并享受权利和豁免。

第三条

1. 承运人须在开航前和开航时恪尽职责：

(a) 使船舶适于航行；

(b) 适当地配备船员、装备船舶和供应船舶；

(c) 使货舱、冷藏舱和该船其他载货处所能适于和安全地收受、运送和保管货物。

2. 除遵照第四条规定外，承运人应适当和谨慎地装载、搬运、配载、运送、保管、照料和卸载所运货物。

3. 承运人或船长或承运人的代理人在收受货物归其照管后，经托运人的请求，应向托运人签发提单，其上载明下列各项：

(a) 与开始装货前由托运人书面提供者相同的、为辨认货物所需的主要唛头，如果这项唛头是以印戳或其他方式标示在不带包装的货物上，或在其中装有货物的箱子或包装物上，该项唛头通常应在航程终了时仍能保持清晰可认。

(b) 托运人用书面提供的包数或件数，或数量，或重量。

(c) 货物的表面状况。

但是，承运人、船长或承运人的代理人，不一定必须将任何货物的唛头、号码、数量或重量表明或标示在提单上，如果他有合理根据怀疑提单本不能正确代表实际收到的货物，或无适当方法进行核对的话。

4. 依照第3款(a)、(b)、(c)项所载内容的这样一张提单，应作为承运人收到该提单中所载货物的初步证据。

5. 托运人应被视为已在装船时向承运人保证，由他提供的唛头、号码、数量和重量均正确无误；并应赔偿给承运人由于这些项目不正确所引起或导致的一切灭失、损坏和费用。承运人的这种赔偿权利，并不减轻其根据运输合同对托运人以外的任何人所承担的责任和义务。

6. 在将货物移交给根据运输合同有权收货的人之前或当时，除非在卸货港将货物的灭失和损害的一般情况，已用书面通知承运人或其代理人，则这种移交应作为承运人已按照提单规定交付货物的初步证据。

如果灭失或损坏不明显，则这种通知应于交付货物之日起的三天内提交。

如果货物状况在收受时已经进行联合检验或检查，就无须再提交书面通知。

除非从货物交付之日或应交付之日起一年内提出诉讼，承运人和船舶在任何情况下都免除对灭失或损害所负的一切责任。

遇有任何实际的或推定的灭失或损害，承运人与收货人必须为检验和清点货物相互给予一切合理便利。

7. 货物装船后，如果托运人要求，签发已装船提单，承运人、船长或承运人的代理人签发给托运人的提单，应为已装船提单，如果托运人事先已取得这种货物的物权单据，应交还这种单据，换取已装船提单。但是，也可以根据承运人的决定，在装货港由承运人、船长或其代理人在上述物权单据上注明装货船名和装船日期。经过这样注明的上述单据，如果载有第三条第 3 款所指项目，即应成为本条所指的“已装船”提单。

8. 运输合同中的任何条款、约定或协议，凡是解除承运人或船舶对由于疏忽、过失或未履行本条规定的责任和义务，因而引起货物或关于货物的灭失或损害的责任的，或以同于本公约的规定减轻这种责任的，则一律无效。有利于承运人的保险利益或类似的条款，应视为属于免除承运人责任的条款。

第四条

1. 不论承运人或船舶，对于因不适航所引起的灭失或损坏，都不负责，除非造成的原因是由于承运人未按第三条第 1 款的规定，恪尽职责，使船舶适航；保证适当地配备船员、装备和供应该船，以及使货舱、冷藏舱和该船的其他装货处所能适宜并安全地收受、运送和保管货物。凡由于船舶不适航所引起的灭失和损害，对于已恪尽职责的举证责任，应由根据本条规定要求免责的承运人或其他人承担。

2. 不论承运人或船舶，对由于下列原因所引起或造成的灭失或损坏，都不负责：

(a) 船长、船员、引水员或承运人的雇佣人员，在航行或管理船舶中的行为、疏忽或不履行义务。

(b) 火灾，但由于承运人的实际过失或私谋所引起的除外。

(c) 海上或其他通航水域的灾难、危险和意外事故。

(d) 天灾。

(e) 战争行为。

(f) 公敌行为。

(g) 君主、当权者或人民的扣留或管制，或依法扣押。

(h) 检疫限制。

(i) 托运人或货主、其代理人或代表的行为或不行为。

(j) 不论由于任何原因所引起的局部或全面罢工、关厂停工或限制工作。

(k) 暴动和骚乱。

(l) 救助或企图救助海上人命或财产。

(m) 由于货物的固有缺点、性质或缺陷引起的体积或重量亏损，或任何其他灭失或损坏。

(n) 包装不善。

(o) 唛头不清或不当。

(p) 虽恪尽职责亦不能发现的潜在缺点。

(q) 非由于承运人的实际过失或私谋，或者承运人的代理人，或雇佣人员的过失或疏忽所引起的其他任何原因；但是要求引用这条免责利益的人应负责举证，证明有关的灭失或损坏，既非由于承运人的实际过失或私谋，亦非承运人的代理人或雇佣人员的过失或疏忽所造成。

3. 对于任何非因托运人、托运人的代理人或其雇佣人员的行为、过失或疏忽所引起的使承运人或船舶遭受的灭失或损坏，托运人不负责任。

4. 为救助或企图救助海上人命或财产而发生的绕航，或任何合理绕航，都不能作为破坏或违反本公约或运输合同的行为；承运人对由此而引起的任何灭失或损害，都不负责。

5. 承运人或是船舶，在任何情况下对货物或与货物有关的灭失或损害，每件或每计费单位超过一百英镑或与其等值的其他货币的部分，都不负责；但托运人于装货前已就该项货物的性质和价值提出声明，并已在提单中注明的，不在此限。

该项声明如经载入提单，即作为初步证据，但它对承运人并不具有约束力或最终效力。

经承运人、船长或承运人的代理人与托运人双方协议，可规定不同于本款规定的另一最高限额，但该最高限额不得低于上述数额。

如托运人在提单中，故意谎报货物性质或价值，则在任何情况下，承运人或是船舶，对货物或与货物有关的灭失或损害，都不负责。

6. 承运人、船长或承运人的代理人，对于事先不知其性质而装载的具有易燃、爆炸或危险性的货物，可在卸货前的任何时候将其卸在任何地点，或将其销毁，或使之无害，而不予赔偿；该项货物的托运人，应对由于装载该项货物而直接或间接引起的一切损害或费用负责。如果承运人知道该项货物的性质，并已同意装载，则在该项货物对船舶或货载发生危险时，亦得同样将该项货物卸在任何地点，或将其销毁，或使之无害，而不负赔偿责任，但如发生共同海损不在此限。

第五条

承运人可以自由地全部或部分放弃本公约中所规定的他的权利和豁免，或增加他所应承担的任何一项责任和义务。但是这种放弃或增加，须在签发给托运人的提单上注明。

本公约的规定，不适用于租船合同，但如果提单是根据租船合同签发的，则上述提单应符合本公约的规定。本公约中的任何规定，都不得妨碍在提单中加注有关共同海损的任何合法条款。

第六条

虽有前述各条规定，只要不违反公共秩序，承运人、船长或承运人的代理人，得与托运人就承运人对任何特定货物应负的责任和应尽的义务，及其所享受的权利与豁免，或船舶适航的责任等，以任何条件自由地订立任何协议。或就承运人的雇佣人员或代理人在海运货物的装载、搬运、配载、运送、保管、照料和卸载方面应注意及谨慎的事项，自由订立任何协议。但在这种情况下，必须是未曾签发或将不签发提单，而且应将上述协议的条款载入不得转让并注明这种字样的收据内。

这样订立的任何协议，都具有完全的法律效力。

但本条规定不适用于依照普通贸易程序成交的一般商业货运，而仅在拟装运的财物的性质和状况，或据以进行运输的环境、条款和条件，有订立特别协议的合理需要时，才能适用。

第七条

本公约中的任何规定，都不妨碍承运人或托运人就承运人或船舶对海运船舶所载货物于装船以前或卸船以后所受灭失或损害，或与货物的保管、照料和搬运有关的灭失或损害所应承担的责任与义务，订立任何协议、规定、条件、保留或免责条款。

第八条

本公约各条规定，都不影响有关海运船舶所有人责任限制的任何现行法令所规定的承运人的权利和义务。

第九条

本公约所提到的货币单位为金价。

凡缔约国中不以英镑作为货币单位的，得保留其将本公约所指的英镑数额，以四舍五入的方式折合为本国货币的权利。

各国法律可以为债务人保留按船舶抵达卸货港之日通行的兑换率，以本国货币偿清其有关货物的债务的权利。

第十条

本公约的各项规定，适用于在任何缔约国所签发的一切提单。

第十一条

自本公约签字之日起不超过两年的期限内，比利时政府应与已声明拟批准本公约的缔约国保持联系，以便决定是否使本公约生效。批准书应于各缔约国协商确定的日期，交存于布鲁塞尔。首次交存的批准书，应载入由参加国代表及比利时外交部长签署的议定书内。

以后交存的批准书，应以书面通知送交比利时政府，并随附批准文件。

比利时政府，应立即将有关记载首次交存批准书的议定书和上段所指的通知，随附批准书等的核证无误的副本，通过外交途径送交已签署本公约或已加入本公约的国家。在上段所指情况下，比利时政府应于收到通知的同时，知照各国。

第十二条

凡未签署本公约的国家，不论是否已出席在布鲁塞尔召开的国际会议，都可以加入本公约。

拟加入本公约的国家，应将其意图用书面通知比利时政府，并送交其加入的文件，该项文件应存放在比利时政府档案库。

比利时政府应立即将加入本公约通知书的核证无误的副本，分送已签署本公约或已加入本公约的国家，并注明它收到上述通知的日期。

第十三条

缔约国在签署、批准或加入本公约时，可以声明其接受本公约并不包括其任何或全部自治领、殖民地、海外属地、保护国或在其主权或权力管辖下的地域；并且可以在此后代表这些声明中未包括的任何自治领、殖民地、海外属地、保护国或地域，将分别加入本公约。各缔约国还可以根据本公约的规定，代表其任何自治领、殖民地、海外属地、保护国或其主权或权力管辖下的地域，将分别声明退出本公约。

第十四条

本公约在首批交存批准书的各国之间，于议定书记载此项交存之日起一年后开始生效。此后批准或加入本公约的各国，或根据第十三条规定使公约生效的各国，于比利时政府收到第十一条第 2 款及第十二条第 2 款所指的通知六个月后生效。

第十五条

如有缔约国欲退出本公约，应用书面通知比利时政府，比利时政府应立即将核证无误的通知副本分送其他国家，并注明其收到上述通知的日期。

这种退出只对提出通知的国家有效，生效日期从上述通知送达比利时政府之日起一年以后开始。

第十六条

任何一个缔约国都有权就考虑修改本公约事项，请求召开新的会议。

欲行使此项权利的国家，应通过比利时政府将其意图通知其他国家，由比利时政府安排召开会议事宜。

一九二四年八月二十五日订于布鲁塞尔，计一份。

（签字代表从略）

签字议定书

在签订《统一提单的若干法律规则的国际公约》时，下列签字的全权代表都已采用本议定书；本议定书犹如已将其条款列入它所依附的公约那样，具有同样的效力。

各缔约国得以给予本公约以法律效力，或将本公约所采用的规则，以适于其本国立法的形式纳入该国的法律，使之生效。

各缔约国得保留以下权利：

1. 规定如发生第四条第 2 款(c)至(p)项所述情况，提单持有人应有权就未在第(a)项提及的由于承运人本人或其雇佣人员的过失所引起的灭失或损坏，制定责任制度。

2. 在本国沿海贸易中，将第六条规定各点用于各种货物上，而不考虑该条最末一段所规定的限制。

本议定书于一九二四年八月二十五日订于布鲁塞尔，计一份。

（签字代表与《统一提单的若干法律规则的国际公约》相同，从略）